

பேரவை முன் வைக்கப்பெற்ற ஏடுகள்
1990 மே 27

155. கோரிக்கை எண். 39 மற்றும் 54—தமிழ்நாட்டில் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் குறித்த கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு, 1990-91. (ஆங்கிலம்)

156. கட்டிடப் பிரிவுப் பணிகள் பற்றிய ஆய்வுக் குறிப்பு, 1989-90. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

157. நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறை பற்றிய வரவு-செலவுத் திட்டச் சாதனை, 1989-90. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

158. பாசனம் மற்றும் நிலத்தடி நீர் குறித்த சாதனைத் திட்டம், 1989-90. (தமிழ், ஆங்கிலம்)

இணைப்புகள்.

(52-ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.)

தமிழ்நாட்டில் சாலை-மேம்பாட்டுத் திட்டங்கள் பற்றிய 1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான ஆய்வும், 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான திட்டங்களும்.

முன்னுரை :

1. ஒரு நாட்டில் சமூக மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சியினை முன்னேற்றமடையச் செய்யும் திறமையான வழிகளில் சாலைகளை சரிவர அமைத்து அவற்றை மேம்பாடு செய்வதும் ஒன்றாகும். அப்படிப்பட்ட வளர்ச்சிக்கு சாலைகளும் சாலைப் போக்குவரத்தும் இன்றியமையாத அடிப்படைத் தேவையாக விளங்குகின்றன. ஒரு நாட்டில் சாலை அமைப்பும், அதன் பொருளாதார வளர்ச்சியும் நெருங்கிய தொடர்பு உள்ளவை.

நமது நாட்டில் சுமார் 80 விழுக்காடு மக்கள் கிராமங்களில் வாழ்கின்றனர். அக்கிராமங்களுக்கு சாலைகள் தான் போக்குவரத்துக்கு முக்கிய சாதனமாக விளங்குகின்றன. பிற்படுத்தப்பட்ட மற்றும் பழங்குடியினர் பகுதிகளுக்கு மேலும் இந் நிலைமை சிறப்பாகப் பொருந்தும்.

அரசால் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட பின்வரும் திட்டங்களின் கீழ் தமிழ்நாட்டில் நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறை

பாலம் மற்றும் சாலைப்பணிகளை இம்மாநிலத்தில் மேற்கொள்கின்றது :—

(அ) மாநிலச் சாலைகள் திட்டம்.

1. மாநில நெடுஞ்சாலைகள்.

2. மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்.

3. இதர மாவட்ட சாலைகள்.

(ஆ) இதர சாலைகள் திட்டம்.

(இ) தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதைகள் கடவுகளுக்குப் பதிலாக மேம்பாலங்கள், கீழ்ப்பாலங்கள் கட்டுதல்.

(ஈ) கருவிகளும் தளவாடங்களும்.

(உ) நிழற்சாலைகள்.

மாநிலச் சாலைகள் திட்டம் :

2. பெருகிவரும் போக்குவரத்துத் தேவைகளை நிறைவு செய்வதற்காக கீழே குறிப்பிட்டுள்ள மூலப்பணிகள் எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன :—

(1) தற்போதுள்ள உறுதியற்ற கட்டுமானங்களை உறுதிப்படுத்துதல்.

(2) பாலம் கட்டப்படாத குறுக்கீடுகளில் சிறு பாலங்கள்/கட்டுதல்.

(3) சாலைத் தளங்களை அகலப்படுத்துதல்/உறுதிப்படுத்துதல்.

(4) சாலைகளின் வடிவமைப்பினை மேம்பாடு செய்தல் போன்ற சீரமைப்பு பணிகள்.

மாநில நெடுஞ்சாலைகள் :

இத்திட்டத்தின் கீழ் மாநில நெடுஞ்சாலைப் பணிகள் முதல் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகளாக எடுத்துக்கொள்ளப்படுகின்றன. 1-4-1989 ஆம் நாளைய நிலவரப்படி மாநில நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 1,885 கி.மீ. ஆகும். மாநில நெடுஞ்சாலைகளில் ரூ. 46 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஒரு

1990 மே 27

சாலைப்பணியும் ரூ. 30.50 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் நான்கு பாலப்பணிகளும் 1989-90 ஆம் ஆண்டின் பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ள ஒப்புதல் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகளின் விவரம் இணைப்பு-1இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 35 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் 4 பணிகளை எடுத்துச் செய்ய ஒப்புதல் அளிக்கப்பட உள்ளது. இப்பணிகளின் விவரமும் இணைப்பு 2-இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 92.40 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள் :

1—4—1989 ஆம் தேதிய நிலவரப்படி, மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 14,008 கி.மீ. ஆகும். 1989-90 ஆம் ஆண்டில் மதுரை, உசிலம்பட்டி, தேனி, போடி, போடிமெட்டு, கொச்சி சாலையில் 118 கி.மீ. நீளப் பகுதி தேசிய நெடுஞ்சாலையாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. இதனால் மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 13,890 கி.மீ. ஆக குறைந்துள்ளது. 1989-90 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின்கீழ் ரூ. 164.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 11 பாலப்பணிகளுக்கும், ரூ. 100.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான இரண்டு சாலைப் பணிகளுக்கும் மாவட்ட பெருஞ்சாலைகளின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகளின் விவரங்கள் இணைப்பு-3இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

1990-91 ஆம் ஆண்டில் பகுதி 2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 264.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 14 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப் படவுள்ளது. இப்பணிகளின் விவரம் இணைப்பு 4-இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 892.26 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

இதர மாவட்ட சாலைகள் :

1—4—1989 ஆம் தேதிய நிலவரப்படி, இதர மாவட்ட சாலைகளின் மொத்த நீளம் 30,420 கி.மீ. ஆகும். 1989-90 ஆம் ஆண்டில் பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் இதர மாவட்ட சாலைகளில் ரூ. 67 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் 3 பாலப்பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகளின் விவரம் இணைப்பு-5இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1990 மே 2

1990-91 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 71.00 இலட்சத்திற்கான மதிப்பீடுகளில் 8 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பணிகளின் விவரம் இணைப்பு 6-இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. 1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 221.69 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

இதர சாலைகள் திட்டம் :

ஊராட்சிகளிலும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலும் ரூ. 50,000-க்கு மேல் மதிப்பிடப்பட்ட பெரிய சிறிய மேம்பாலங்கள், தாம்போகிகள், சிறிய பாலங்கள் மற்றும் சாலை மேம்பாடு பணிகள் போன்ற மூலப்பணிகள் இத்திட்டத்தின் கீழ் செயல்படுத்த எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன. சாலைகளையும், பாலங்களையும், பராமரிப்பதில், ஊராட்சிகளுக்கும், ஊராட்சி ஒன்றியங்களுக்கும் ஓரளவு நிவாரணம் அளிக்கும் வகையில் ரூ. 50,000 மதிப்பீட்டிலான ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகளில் சாலை மற்றும் பாலப் பணிகள் முடிக்கப்பட்டவுடன் அச்சாலை மற்றும் பாலங்களை அரசு நிதியில் நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறை பராமரிக்க வேண்டுமென்று அரசு ஆணை பிறப்பித்துள்ளது.

1989-90 ஆம் ஆண்டு பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 37.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 2 பாலப்பணிகளுக்கு, இத்திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது, தொடர்ந்து 1989-90 ஆம் ஆண்டிலேயே ரூ. 127 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 10 சாலைப்பணிகளுக்கும் ரூ. 20 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஒரு பாலப் பணிக்கும் கூடுதலாக பணிகளுக்கு அரசு ஒப்புதல் வழங்கியுள்ளது. இப்பணிகளின் விவரங்கள் இணைப்பு-7 இல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன. 1990-91 ஆம் ஆண்டின் பகுதி -2 திட்டத்தில் ரூ. 101.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டிலான 8 பணிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ளது. இதன் விவரம் இணைப்பு 8-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவு திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 143.02 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

மேல்/கீழ் மட்ட பாலங்கள் :

அரசு சாலைகள், இரயில் பாதை சந்திப்பு கடவுகளில், இரயில் வாகன அலகு ஒரு இலட்சத்தை மிகும் இடங்களில், தற்போதுள்ள இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்கு பதிலாக மேல்/கீழ் மட்ட பாலங்கள் அமைத்திட இத்திட்டம் வழிவகுக்கிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பணிகள். அப்பணியின் முக்கியத்துவத்தைக் கருதியும், நிதி ஒதுக்கீட்டின் அளவைப் பொறுத்தும் தொடர்ந்த இரயில்வே பணிகள் திட்டத்தில் சேர்க்கப்படுகிறது.

1990 மே 2]

அணுகு சாலைகள் உள்பட இரயில்வே மேம்பாலங்கள், இரயில்வே கீழ்மட்ட பாலங்கள் கட்டுவதற்காகும் செலவை மாநில அரசும் இரயில்வே துறையும் சரிசம அடிப்படையில் (50 : 50) ஏற்கின்றன. இந்திய அரசின் இரயில்வே அமைச்சகம் “இரயில்வே பாதுகாப்புப் பணிகள் நிதி” என்கிற நிதியினை ஏற்படுத்தியுள்ளது. இதிலிருந்து ஆளில்லாத இருப்புப்பாதை கடவுகளுக்கு ஆட்களை நியமித்தல் தற்போதுள்ள இருப்புப் பாதை கடவுகளைத் தரமுயர்த்துதல் மற்றும் அவைகளுக்கு மாற்றாக மேம்பாலங்கள் அல்லது கீழ்மட்ட பாலங்கள் கட்டுதல் ஆகியவற்றிற்காக மாநில அரசால் முன்னதாக செலவு செய்யப்படும் தொகை திரும்பப்பெறப்படுகிறது. மேற்படி நிதி ஒதுக்கீட்டில் 80 விழுக்காடு மாநிலங்களிலுள்ள தற்போதைய இருப்புப்பாதை கடவுக்கு மாற்றாக மேம்பாலம்/கீழ் மட்ட பாலம் அமைத்திடவும், ஆளில்லா கடவுகளில் ஆட்களை நியமிக்கவும் ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. இரயில்வே பாதுகாப்பு பணிகள் நிதியிலிருந்து தற்போது தமிழ்நாடு ஆண்டிற்கு சுமார் ரூ. 15.00 இலட்சத்திலிருந்து ரூ. 20.00 இலட்சத்திற்குள்ளாக நிதியினைப் பெறுகிறது. சாலை மேம்பாலங்கள் நகராட்சிகளின் எல்லைக்குள் வருமாயின் செலவுத் தொகையில் மாநிலத்தின் பங்கு (மொத்த செலவில் 50 விழுக்காடு) மாநில அரசு, நகராட்சி இவைகளுக்கிடையில் சமமாக பகிர்ந்து கொள்ளப்படுகிறது.

மதுரை-அருப்புக்கோட்டை சாலைகளில் கி.மீ. 1/6 இல் புதிதாக கட்டப்பட்டுள்ள இரயில்வே மேம்பாலம் 11—9—1989 அன்று மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் அவர்களால் போக்குவரத் திற்குத் திறந்து வைக்கப்பட்டது.

மணலி எண்ணெய் சுத்திகரிப்பு தொழிற்சாலைக்குச் செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 0/10 இல் கட்டப்பட்டு வரும் சாலை மேம்பாலப் பணி நல்லமுறையில் செயல்படுத்தப்பட்டு முடிவடையும் நிலையில் உள்ளது.

சேலம்-ஓமலூர் சாலையில் கி.மீ. 0/8 இல் கட்டப்பட்டு வரும் சாலை மேம்பாலம் முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளது.

பரங்கிமலை இரயில் நிலையம் அருகே, ரயில்வே கி.மீ. 15-20-21-இல் தற்போதுள்ள கடவுக்கு மாற்றாக சுரங்கப்பாதை அமைக்கும் பணி நிலம் கையகப்படுத்தலுக்குப் பின் மீண்டும் தொடங்கப்பெறும். இப்பணி 1988-89 ஆம் ஆண்டிற்கான இரயில்வே திட்டப் பணியில் சேர்த்துக் கொள்ளப் பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளது.

பழவந்தாங்கல் அருகில் நங்கநல்லூர் சாலையில் கி.மீ. 0-6 இல் கட்டப்படவுள்ள சுரங்கப்பாலம் நிலம் கையகப்படுத்தலுக்குப் பின் செயலாக்கப்படும்.

1990 மே 2

அரக்கோணம்-சந்திப்பில் கட்டப்படவுள்ள சாலை மேம்பாலப் பணி இரயில்வே திட்டப்பணிகளில் 1989-90 ஆம் ஆண்டு திட்டத்தில் அங்கீகாரம் பெற்றுள்ளது.

திண்டுக்கல்— வட்டாணம் சாலையில் கி.மீ. 2/4 இல் கட்டப் படவேண்டிய சாலை மேம்பாலம் பணியானது 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான இரயில்வே திட்டப்பணியில் சேர்ப்பதற்குப் பரிந்து அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

1989-90 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டப்பணிகளுக்கு ரூ. 233.17 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது, 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் இத்திட்டப் பணிகளுக்கு ரூ. 210.00 இலட்சம் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

கருவிகளும், தளவாடங்களும் :

ஆண்டுதோறும் பராமரிக்கப்பட வேண்டிய சாலைகளின் நீளம் அதிகரித்து வருகிறது. அதிகமாகிவரும் வேகவாகனப் போக்குவரத்திற்கு ஈடு செய்ய வாகன ஓடுதலத்தை மேம்பாடு செய்யவேண்டும். பல்வேறு வளர்ச்சித் திட்டங்களை செயல்படுத்தியதைத் தொடர்ந்து நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறையின் சாலை அமைப்புப் பணிகள் அதிகரித்துள்ளன. இதனால், நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறையின் கருவிகளையும் தளவாடங்களையும் மேம்பாடு செய்வதும், நவீனப்படுத்துவதும் அவசியமாகிறது. பழைய கருவிகள் மற்றும் தளவாடங்களில் பல அவற்றின் காலவரம்பினைக் கடந்து பயனற்றுவிட்டதால் அவற்றிற்கு பதிலாக புதியவற்றை வாங்குவது அவசியமாகிறது. புதிய கருவிகளும் தளவாடங்களும் படிப்படியாக வாங்கப்பட்டு வருகின்றன.

1989-90 ஆம் ஆண்டில், கருவிகளும் தளவாடங்களும் வாங்குவதற்காக ரூ. 55.00 இலட்சம் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1990-91 ஆம் ஆண்டில் வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 39.00 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்த்தல் :

குழலியலை பராமரிப்பதற்காகவும், சாலையை பயன்படுத்துவோருக்கு நிழல் தருவதற்காகவும், சாலை ஓரங்களில் பெருமளவு நிழல் தரும் மரங்கள் வளர்க்கப்படுகின்றன. இப்படி வளர்க்கப்படும் மரங்கள், அவற்றின் கனிகளின் வாயிலாக அரசுக்கு வருவாயையும் அளிக்கின்றது. இது, ஊரக வேலை வாய்ப்பிணையும் ஊரக தொழில் வளர்ச்சியினையும் உருவாக்குகிறது.

1990 மே, 2]

தற்சமயம் பல இலட்சக் கணக்கில் பனை மரங்கள் மற்றும் மரம், எரிபொருள் எண்ணெய், கனிகள் மற்றும் பூ பூக்கும் மற்ற வகை மரங்களையும் வளர்க்க நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகின்றன. ஒழுங்கான கண்காணிப்பிற்கும், ஆயுள் வீதத்தை அதிகரிக்கச் செய்ய உத்தரவாதம் அளிப்பதற்கும் தொகுதி வளர்ப்பு தொழில் நுட்பங்கள் கடைப்பிடிக்கப்படுகின்றன.

1989-90 ஆம் ஆண்டில் 1,45,000 பனை மரங்களும், 55,000 இதர வகை மரங்களும் வளர்த்திட இலக்கு நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ளது. பனை மரங்களையும் இதர வகை நிழல் தரும் மரங்களையும் வளர்ப்பதற்காக 1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ 52.50 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

அரசு சாலைகளைப் பராமரித்தல் :

சாலைகளைப் பராமரிக்கும் செலவு, (1) பொருட்களின் அதிக விலை; (2) தாரின் விலை உயர்வு; (3) சாலைப் பராமரிப்புப் பணியில் ஈடுபட்டுவரும் சாலைத் தொகுதியாட்கள் கூலி மற்றும் படி உயர்வு ஆகிய மூன்று காரணங்களினால் தொடர்ந்து அதிகரித்து வருகிறது.

ஒவ்வொரு ஆண்டும் எல்லாப் பருவ நிலைகளுக்கும் ஏற்ற வகையில் ஊரகச் சாலைகள் திட்டம் நீலகிரி மாவட்டத்தின் மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம், பேருந்து வழித்தட மேம்பாட்டுத் திட்டம் பழங்குடியினர் துணைத் திட்டம், மேற்கு மலைத் தொடர் சாலை மேம்பாட்டுத் திட்டம் ஆகிய திட்டங்களின் கீழ் சுமார் 1,000 கி. மீ. நீளத்திற்கு சாலைகள் பெரும் செலவில் மேம்பாடு செய்யப்பட்டு வருகின்றன இதனால் பராமரிக்கப்பட்டு வரும் சாலைகளின் நீளம் ஆண்டுக்கு ஆண்டு கூடிக் கொண்டு வருகிறது. இச்சாலைகளை நிரந்தர சொத்தாகக் கொள்ளலாம். அச்சாலைகளை காலமுறைப்படி புதுப்பித்தும் பராமரித்தும் காப்பது அவசியமாகும். நிதிநிலைக்கேற்ப அரசு ஒவ்வொரு ஆண்டும் பராமரிப்புத் தொகை ஒதுக்கீடு செய்கிறது. 1989-90 ஆம் ஆண்டின் ஒதுக்கீடான ரூ. 55.45 கோடி செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1990-91 ஆம் ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீட்டில் ரூ. 68.84 கோடி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

பணிகளை ஆய்வு செய்தல் :

பாலங்கள், மேம்பாலங்கள், புறவழிச்சாலைகள், சாலைகள் அமைத்தல் போன்ற பெரும் பணிகளின் மதிப்பீடுகளை தயாரிப்பதற்காக வேலை செய்யப்படும் இடத்தில் விரிவான ஆய்வும்

[1990 மே, 2]

கீழ்மண் ஆராய்ச்சியும் செய்யப்பட வேண்டியுள்ளது. தற்சமயம் இப்படிப்பட்ட கடுமையான பணிகளை செய்வதற்காக திருச்சி ராப்பள்ளியினை தலைமையிடமாகக் கொண்டு மூன்று கோட்டங்களை உள்ளடக்கி ஒரு வட்டமும் விழுப்புரத்தை தலைமையிடமாகக் கொண்டு மூன்று கோட்டங்களை உள்ளடக்கி மற்றொரு வட்டமும் செயல்பட்டு வருகிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலைகளைத் தவிர, மாநிலத்தில் உள்ள பணிகள், முக்கிய சாலைப் பணிகள் அனைத்தும் குறித்து ஆய்வு செய்து விவரங்கள் சேகரிக்கப் படுகின்றன. இவை சரியான முறையில் திட்டங்களை வடிவமைப்பதற்கும் மதிப்புகளை தயாரிப்பதற்கும் உதவுகின்றன. இத்தடன் அரசு ஏனைய துறைகளான தொழில், வீட்டு வசதி, மின்வளம், வனத் துறை, வேளாண்மைத் துறை, மற்றும் உள்ளாட்சி மன்றங்களின் பணிகள் குறித்து ஆய்வு செய்து திட்டங்களையும் மதிப்பீடுகளையும் தயாரிக்கும் பணிகளை இவ்வட்டங்கள் மேற்கொள்கின்றன.

வடிவமைப்பு :

ஆய்வின் மூலம் புலனாகும் ஆதாரங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டு, வடிவமைப்புகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்படுகிறது. இத்துறை மேற்கொள்ளும் முக்கிய பாலப்பணிகளுக்காக வடிவ அமைப்புகளை தயாரிப்பதற்கு தனி வட்டம் ஒன்று பொறுப்பு வகிக்கிறது. பெரிய பாலங்கள், மேம்பாலங்கள், சுரங்கப் பாதைகள், நீண்ட விட்டமுள்ள முன்னரே உறுதியேற்றப்பட்ட சிமிட்டி கற்கலவை கட்டுமானங்கள் போன்ற சிக்கலான கட்டுமானங்கள் வடிவமைப்புகளைத் தற்போதுள்ள தொழில் நுட்ப உதவியுடன் தயாரிக்கும் பணியில் இவ்வட்டம் பெரும்பாலும் ஈடுபடுகிறது. இதனால், இப்பணியை மேற்கொள்ளுவதற்கு சிக்கனமானதும் சிறந்ததுமான வடிவமைப்புகள் கிடைக்கின்றன. உறுதியற்ற கட்டுமானங்களைக் கண்டறிந்து ஏற்கனவே உள்ள கட்டுமானங்களிலுள்ள குறைகளைப் போக்குவதற்கு அவசியமான பிரேரணைகளைத் தயாரிக்கும் பணிகளையும் இவ்வட்டம் மேற்கொள்கிறது.

நவீன வடிவமைப்பில் அதிக அளவிலான பணிகளை கவனிக்க வேண்டியிருப்பதால், வடிவமைப்புப் பணிகளைக் கணக்கிட்டுப் பொறி மூலம் மேற்கொள்ள உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிருவாக வட்டம் :

தமிழ்நாட்டில் போக்குவரத்து குறிப்பிடத்தக்க அளவிற்கு வளர்ச்சியடைந்துள்ளதால், போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்துப் பொறியியல் ஆகிய துறைகள் தனித்தன்மை பெற்று விளங்குவது இன்றியமையாததாக உள்ளது. இப்பிரச்சினையின் தன்மையை உலக வங்கியும் ஆய்ந்தறிந்து போக்குவரத்துப்

1990 மே, 2]

பொறியியல் மற்றும் நிர்வாகத்திற்காக தனி வட்டம் ஒன்றை உருவாக்க வேண்டுமென்று பரிந்துரையும் செய்தது. அதன்படி சென்னையை தலைமையிடமாகக் கொண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் நிர்வாக வட்டம் ஒன்றை மாநில அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இந்த வட்டம் கண்காணிப்புப் பொறியாளரின் தலைமையில் செயல்படுகிறது.

இவருக்கு இரண்டு கோட்டப் பொறியாளர்கள் உதவி புரிகின்றனர். இவ்விரண்டில் ஒன்று சென்னையிலும் மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் இயங்கி வருகின்றன. தமிழ்நாட்டில், சென்னை மாநகரிலும் மற்றுமுள்ள முக்கிய நகரங்களிலும் போக்குவரத்து சைகை விளக்குகளை அமைப்பதிலும் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு அமைப்பிற்கு வகை செய்வதிலும், தேவையான இடங்களில் போக்குவரத்துத் தீவுகளை ஏற்படுத்துவதிலும், போக்குவரத்து பாதுகாப்பாகவும் முறையாகவும் நடைபெறுவதற்கு போக்குவரத்துப்பாதைகளில் அடையாளமிடுவதிலும், நிர்வாகப் பணியாளர்களுக்கு இவ்வட்டம் ஆலோசனை கூறுகின்றது. இம்மாநிலத்தில் உள்ள சாலைகளின் போக்குவரத்து பளுவைத் தாங்கக் கூடிய அளவில் அமைய இது உதவுகிறது.

தொழில் நுட்பக் குழுமம் :

நெடுஞ்சாலைத் துறை ஆண்டுதோறும் ரூ. 9,000 இலட்சம் மதிப்புள்ள பணிகளை சாதாரணமாக செயல்படுத்தி வருகிறது. சிக்கலான அதிகச் செலவாகும் பணிகளுக்கு நேர்த்தியான தரக் கட்டுப்பாடு தேவைப்படுகிறது. இத்துறையில் தலைமைப் பொறியாளரின் கீழ் தரக்கட்டுப்பாட்டுப் பிரிவு ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது. தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட மதிப்பீடுகளை சரிபார்ப்பதும், செய்யப்பட்ட நிதி ஒதுக்கீடு போதுமானதா என்பதைத் தொழில்நுட்ப ரீதியாகக் கண்டறிவதும், பணிகளை நிறைவேற்றுவதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளவை உரியவாறு செயல்படுத்தப்படுகின்றனவா என்பதை உறுதி செய்வதுமே இக்குழுமத்தின் பணிகளாகும். வடிவமைப்பின் தரத்தை உயர்த்துவதற்கும் பெரும் பணிகளை நிறைவேற்றுவதற்கும் கட்டுமான செலவில் சிக்கனத்தை ஏற்படுத்துவதற்கும் இக்குழுமம் உதவுகிறது.

ஏழாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் :

1985 முதல் 1990 வரையிலான ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இந்திய நிதிக்குழு, சாலை மற்றும் பாலப்பணிகளுக்காக ரூ. 130.00 கோடி மூலதனத்திற்கு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. 1985—86, 1986—87, 1987—88, 1988—89 ஆகிய முதல் நான்காண்டு காலத்தில் அடைந்த சாதனைகளும், மற்றும்

[1990 மே, 2]

1989—90 ஆம் ஆண்டில் செலவு செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள தொகை விவரமும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

(ரூபாய்
கோடியில்.)

1985—86இல் செய்யப்பட்ட செலவு	..	25.32
1986—87 இல் செய்யப்பட்ட செலவு	..	32.70
1987—88 இல் செய்யப்பட்ட செலவு	..	41.38
1988—89 இல் செய்யப்பட்ட செலவு	..	48.62
1989—90 இல் எதிர்பார்க்கும் செலவினம்	..	47.50
மொத்தம்	..	195.52

தமிழ்நாட்டில் உள்ள சாலைகளையும் பாலங்களையும் பொறுத்த மட்டில் இந்திய நிதிக் குழுவால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 130.00 கோடியாகும். ஆனால் இவற்றிற்காக செலவிட உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ள தொகை ரூ. 195.52 கோடியாகும். இத்தொகை, ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் இம் மாநிலத்தில் மொத்தமாக ஒதுக்கப்பட்ட மூலதனத்தில் 3.14 விழுக்காடு ஆகும்.

எட்டாம் திட்டத்தின் முன்னோக்கம் :

ஏழாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் 31—3—1990 இல் முடிவடைவதால், 1—4—1990 முதல் எட்டாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் தொடங்குகிறது. எட்டாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில், சாலைகள் மற்றும் பாலங்களுக்குமான முதல் ஒதுக்கீடு, மாநிலத் திட்டப் பிரிவின் நிலுவைப் பணிகளுக்கான தொகைக்காக முடிவாக்கப்பட வேண்டும்.

எட்டாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சாலைகள் பகுதிக்கென ரூ. 240 கோடி தோராயமாக ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. அதன் விபரம் வருமாறு :—

(ரூபாய்
கோடியில்.)

1. அரசுச் சாலைகள்	51.00
2. சாலை மேல்மட்ட/கீழ்மட்ட பாலங்கள் ..	2.00
3. ஊராட்சி ஒன்றியச் சாலைகள்	10.00

1990 மே, 2]

(ரூபாய்
கோடியில்)

4. ஊரகச் சாலைகள்		48.00
5. பழங்குடியினர் துணைத் திட்டம்	..	10.00
6. தமிழ்நாடு நகரிய மேம்பாடு திட்டம்	..	53.00
7. கிழக்கு கடற்கரை சாலைகள்		53.00
8. ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாடுகள்	..	1.00
9. தளவாடம் மற்றும் கருவிகள்		2.00
10. சாலை மரவளர்ப்பு		1.00
11. பல்வகை		9.00
மொத்தம்	..	240. 00

சாலைகள் பகுதிக்கென தோராயமாக ஒதுக்கீட்டில் பின்வரும் இனங்கள் இடம் பெற்றுள்ளன :—

(1) மாநில நெடுஞ்சாலைகள்; அனைத்து ஓர் வழித்தடங்களும் இருவழித் தடங்களும் அகலத்திற்கு ஏற்ப அகலப்படுத்துதல், நகர்ப்புறங்கள் அருகிலுள்ள அதிக போக்குவரத்து நெரிசல் உள்ள சாலைப் பகுதிகளை திடப்படுத்துதல்.

(2) மாவட்ட பெருஞ்சாலைகள், தற்போது கருங்கல் பரப்பிய சாலையாக உள்ள அனைத்து மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகளும் தார் பரப்பு சாலைகளாக மேம்படுத்தப்படும்.

(அ) மாவட்ட தலைமையிடங்களிலிருந்து துறைமுகம் மற்றும் தொழிலக மையங்களை இணைக்கும் போக்குவரத்து மிக்க சாலைகளை தற்கால போக்குவரத்திற்கு ஏற்ப மேம்படுத்துதல்.

(3) இதர மாவட்ட சாலைகள் :—

(அ) தற்போதுள்ள அனைத்து கருங்கல் பரப்பிய சாலைகளும், தார் பரப்பு சாலைகளாக மேம்படுத்துதல்.

(ஆ) 500 கி.மீ. நீளத்திற்கு கல்பரப்பிய சாலைகள் தார் சாலைகளாக மேம்படுத்துதல்.

[1990 மே, 2]

(4) 1971 ஆம் ஆண்டு கணக்கெடுப்புப்படி மக்கள் தொகை 1000-க்கு மேற்பட்டுள்ள குடியிருப்பு பகுதிகள் அனைத்திற்கும், தார் சாலை வசதிகள் செய்வித்தல்.

தேசிய நெடுஞ்சாலை :

தேசிய நெடுஞ்சாலையைச் சார்ந்த பணிகள் 1971 ஆம் ஆண்டு முதல் தனித் தலைமைப் பொறியாளரின் கீழ் செயல்பட்டு வருகின்றன. தற்போது, தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பகுதியின் கீழ் செயலாக்கப்படும் திட்டங்கள் வருமாறு :—

(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை திட்டம் (மத்திய அரசின் திட்டம்).

(2) மத்திய சாலை நிதித் திட்டம்.

(3) தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்புற இணைப்புகள் (மாநில அரசின் திட்டம்).

(4) நீலஜரி மாவட்டத்தில் மலைப் பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம்.

(5) பழங்குடியினர் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டம்.

(6) மேற்குமலைத் தொடர் அபிவிருத்தித் திட்டம்.

ஒவ்வொரு திட்டத்தின் செயல் விளக்கங்கள் வருமாறு :

(1) தேசிய நெடுஞ்சாலைத் திட்டம்:

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் மத்திய அரசைச் சார்ந்தவை, தேசிய நெடுஞ்சாலையின் பராமரிப்பு மற்றும் மேம்பாட்டு வேலைகள் மத்திய அரசின் நிதியிலிருந்து நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகின்றன. நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறையைச் சார்ந்த தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பிரிவு, தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளை மத்திய அரசின் சார்பில் செயலாக்கி வருகின்றது. இதற்கு மத்திய அரசு முடிக்கப்பட்ட வேலைகளின் மதிப்பில் 9 விழுக்காடு முகவைத் தொகையாக செலுத்தி வருகின்றது.

தமிழகத்தில் உள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளம் 2,002.464 கிலோ மீட்டர் ஆகும். இதில் 125.86 கிலோ மீட்டர் நீளம் தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப் பகுதியில் அடங்கும். தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் மொத்த நீளத்தில் இரு வழித்தடம் 1,923.464 கிலோ மீட்டரும், ஒரு வழித்தடம் 79,000 கிலோ மீட்டரும் அடங்கும்.

1990 மே, 2]

தேசிய நெடுஞ்சாலை மூலப் பணிகள் :

கீழே குறிப்பிட்டுள்ள பல்வேறு மூலப் பணிகள் செயலாக்க எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது :—

(1) இருவழித் தடங்களை அகலப்படுத்துதல்.

(2) வலுவழிந்த இருவழித் தடங்களை வலுப்படுத்துதல்.

(3) ஒரு வழித் தடத்தை இருவழித் தடமாக அகலப்படுத்தி வலுப்படுத்துதல்.

(4) வளைவுகளை மேம்பாடு செய்தல்.

(5) மேல்/கீழ் பாலங்கள் கட்டுதல்.

(6) புறவழிச் சாலைகள் அமைத்தல்.

(7) பெரிய மற்றும் சிறிய பாலங்கள் கட்டுதல்.

(8) தாம் போகிகள் கட்டுதல்.

நான்காவது திட்ட ஆரம்பத்திலிருந்து தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணியில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றங்கள் வருமாறு :—

கி.மீ.

(1) சாலைத்தளத்தையும் அகலப்படுத்தியும் வலுப்படுத்தியும் மேம்படுத்துதல்.	1,473
(2) புறவழிச் சாலைகள் எண்ணிக்கை	31
(3) மேல்/கீழ் பாலங்களின் எண்ணிக்கை	8
(4) பெரிய பாலங்களின் எண்ணிக்கை	55
(5) சிறிய பாலங்களின் எண்ணிக்கை	173

1989—90 ஆம் ஆண்டிற்கு தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் (மூலப் பணிகளுக்கு) (தேசிய நெடுஞ்சாலை 45 பணிகள் உள்பட) இறுதியாக திருத்தியமைக்கப்பட்ட தொகை ரூபாய் 2,041.20 இலட்சத்தில், 1990 ஆம் ஆண்டு சனவரி மாதம் வரை செலவு செய்யப்பட்ட தொகை ரூபாய் 1,471.26 இலட்சம் ஆகும். தேசிய நெடுஞ்சாலையை மூலப் பணிகள் திட்டத்தின் கீழ் நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கும் வேலைகளுக்கும், புதிய வேலைகளுக்கும் மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் அகலப்படுத்தி, வலுப்படுத்தும் பணிக்கும் மத்திய அரசிடம் 1990—91 ஆம்

[1990 மே 2]

ஆண்டிற்கு ரூபாய் 1,995.00 இலட்சம் கோரப்பட்டு அனுமதி எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. சமீபத்தில் ஒப்பளிக்கப்பட்டு, ஒப்பந்தங்கள் முடிவடையாமல் உள்ள ஒரு சில வேலைகள் தவிர தேசிய நெடுஞ்சாலை மூலப் பணிகள் நல்ல முன்னேற்றத்தில் உள்ளன.

புற வழிச்சாலைகள் :

கீழே குறிப்பிட்டுள்ள புற வழிச் சாலைகள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன.—

(1) தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 7-இல் புகளூர் புறவழிச் சாலைகள்.

(2) தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 46-இல் வாணியம்பாடி புறவழிச் சாலைகள்.

(3) தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 46-இல் வேலூர் புறவழிச்சாலைகள்.

(4) நிலம் கையகப்படுத்துதல் வேலை, கோயம்புத்தூர் புறவழிச்சாலைக்கு முடிவடைந்து விட்டது. புறவழிச்சாலை அமைக்கும் பணி விறைவில் எடுத்து செயல்படுத்தப்பட இருக்கின்றது.

(5) சென்னை நகரத்திற்கு புறவழிச்சாலை அமைக்க நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி (தேசிய நெடுஞ்சாலை எண்கள் 45, 4 மற்றும் 5-ஐ இணைக்கும்) நடைபெற்று வருகின்றது.

சாலை மேம்பாலங்கள் :

தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 7-இல் சுசிந்திரம் அருகே சாலை மேம்பாலம் கட்டும் பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 7-ல் கி. மீ. 395/2 இலும் சேலம் புறவழிச்சாலையில் மேட்டூர் கேட் அருகே சாலை மேம்பாலங்கள் அமைக்கும் பணி தொடங்கப்பட்டு முன்னேற்றத்தில் உள்ளன.

சமயநல்லூர், உளுந்தூர்பேட்டை, கந்தம்பாக்கம் மற்றும் பச்சகுப்பத்தில் சாலை மேம்பாலங்கள் வெகு விறைவில் எடுத்து செயல்படுத்தப்படவுள்ளன.

1—8—1989 முதல் தே. நெ. எண். 49 மதுரை, தேனி, போடிமேட்டுச்சாலையுடன் இணைந்து 118.00 கி. மீ. தொலைவிற்கு நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது.

1990 மே 2]

தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் பராமரிப்பு மற்றும் பழுதுபார்ப்பு :

1989—90 ஆம் ஆண்டிற்கு தேசிய நெடுஞ்சாலை பராமரிப்பும் மற்றும் பழுது பார்ப்பிற்காக ஒதுக்கீட்டுத் தொகை மற்றும்

செலவுத்தொகை விவரங்கள்

பின்வருமாறு

(1)

முடிவான செலவானது

ஒதுக்கீடு 1990 வரை.

(2)

(3)

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)

1. சாதாரண பழுது பார்த்தல்	193.03	153.0
2. காலமுறை புதுப்பித்தல்	427.68	327.68
3. வெள்ளச்சேத பழுதுபார்த்தல் (தொடர்பவை).	102.00	42.22
4. தேசிய நெடுஞ்சாலை (நகர்ப்புறம்) சாலை பராமரிப்பு.	21.00	20.86
6. தனி பழுது பார்த்தல் (புதியவை)	3.16	0.04

பராமரிப்பு மற்றும் பழுதுபார்ப்பிற்காக 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான கோரிக்கை வருமாறு:—

சாதாரண பழுதுபார்த்தல்	..	..	..	250.00
காலமுறை புதுப்பித்தல்	..	..	..	580.00

மையச்சாலை நிதி வேலைகள் :

13—5—1988 அன்று மக்கள் பேரவை மற்றும் மாநிலப் பேரவைகளால் இயற்றப்பட்ட தீர்மானத்தின்படி மோட்டார் சாராவி, டீசல் ஆகியன மீது விதிக்கப்படும் சுங்கத் தீர்வை, ஆயத்தீர்வை அடிப்படையில் விழுக்காட்டிற்கு குறையாமல் ஒதுக்கப்பட்டு சரவைகள் மேம்பாட்டிற்கும், பராமரிப்பிற்கும் அனுமதிக்கப்படும்.

அவ்வாறு சேர்க்கப்படும் சாலை நிதியானது மைய அரசால் கீழ்க்கண்டுள்ளவாறு பகிர்ந்தளிக்கப்படும்—

விழுக்காடு.

(1) நிதியை நிர்வகிக்க	..	..	..	12
(2) தேசிய நெடுஞ்சாலைகளை மேம்படுத்தவும் பராமரிக்கவும்.				35.12
(3) மாநில சாலைகளை மேம்படுத்தவும் பரா மரிக்கவும்.				46

மையச்சாலை நிதியானது, மைய அரசு அனுமதிக்கும், சாலை சம்பந்தப்பட்ட திட்டங்களுக்கு நிதி உதவியளிக்க உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது.

[1990 மே 2]

ஆறாவது திட்ட காலத்திற்கு முன் ஒப்பளிக்கப்பட்ட 29 வேலைகளில் 2 வேலைகள் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. எஞ்சிய மூன்று வேலைகளில், இரண்டு வேலைகள் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. ஒரு வேலை நிலம் கையகப்படுத்துதல் தொடர்பான வழக்கினால் முடிக்கப்படாமல் உள்ளது.

ஆறாவது திட்ட காலத்தில் ஒப்பளிக்கப்பட்ட 6 வேலைகளில் 3 வேலைகள் நீக்கப்பட்டுவிட்டன. ஒரு வேலை முடிக்கப்பட்டுள்ளது. மற்றும் ஒரு வேலையின் பணி நடைபெற்று வருகின்றது. எஞ்சிய ஒரு வேலையை எடுத்து செய்யப்படவுள்ளது. இவ்வேலை புனித பயனிகளுக்கும், சுற்றுலாவினர்களுக்கும் பயனளிக்குமாதலால் சுற்றுலாத் துறையின்கீழ் சுற்றுலா நிதியின் மூலம் செயலாக்க சுற்றுலா துறையினரை கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

ஏழாவது திட்ட காலத்தில் ஒப்பளிக்கப்பட்ட கொல்லேகல் செல்லம்பாளையம் சாலையில் கி.மீ. 54-6 இல் கிர்காகண்டி அருகே பாலாற்றின் குறுக்கே உள்ள பாலத்திற்கு அனுசூல சாலை அமைத்தலுக்கு வனத்துறையின் அனுமதி எதிர்நோக்கப்படுகின்றது.

இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட முக்கிய இரு பெரிய வேலைகள் வருமாறு :—

(1) திண்டுக்கல் காயிதே மிலலத் மாவட்டத்தில் தடியன் குடிசையிலிருந்து ஆடலூர் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.

(2) திருவண்ணாமலை—சம்பவராயர் மாவட்டத்தில் போளூரிலிருந்து ஆலங்காயம் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.

1989—90 ஆம் ஆண்டிற்கு இத்திட்டத்திற்கு இறுதியாக திருத்தியமைக்கப்பட்ட தொகை ரூபாய் 27.98 இலட்சம் ஆகும். இதில் 1990 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் முடிய செலவு செய்யப்பட்ட தொகை ரூபாய் 28.94 இலட்சம் ஆகும்.

இத்திட்டத்தின் கீழ் 1990—91 ஆம் ஆண்டு திட்டத்தில், தேசிய நெடுஞ்சாலை புறவழிச்சாலைகளுக்கு இணையான போக்குவரத்துச் சாலைகள் அமைக்கவும், மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலையில் உள்ள முக்கியமான நகர்ப்புறச்சாலைகள் அமைக்கவும், கருத்துரு ரூபாய் 12.50 கோடிக்கு மத்திய அரசுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளது.

தேசிய நெடுஞ்சாலையின் நகர்புற இணைப்புகள் :

மக்கட் தொகை 20,000-மும் அதற்கு மேலும் உள்ள நகர்பகுதி எல்லைக்குள் அமைந்துள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலைகள்

1990 மே 2]

தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி இணைப்புகள் என வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. மத்திய அரசின் தற்போதைய தகவலின்படி மொத்த தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி இணைப்புகளின் மொத்த நீளம் 125.86 கிலோமீட்டராகும்.

இத்தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி பராமரிப்பிற்கு ஆண்டொன்றுக்கு ஒரு கிலோமீட்டருக்கு ரூ. 16,000 வீதம் மைய அரசின் நிதி உதவி கிடைக்கிறது. தேசிய நெடுஞ்சாலை நகர்ப்பகுதி இணைப்புகளுக்கு இதற்கு மேல் ஆகும் கூடுதல் நிதியை மாநில அரசு அளிக்கிறது இச்சாலைப் பகுதிகளை தரமான முறையில் பராமரிக்க மேம்பாட்டு வேலைகள் மாநில பகுதி-2 திட்டத்தின் கீழ் கட்டம், கட்டமாக செயலாக்கப்படுகிறது.

இந்த நோக்கத்திற்காக ஏழாவது திட்டத்தில் ரூபாய் 150.00 இலட்சம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. இதில் ரூபாய் 46.77 இலட்சமும், ரூபாய் 24.23 இலட்சமும், ரூபாய் 40.12 இலட்சமும் மற்றும் ரூபாய் 15.00 இலட்சமும் முறையே 1985—86, 1986—87, 1987—88 மற்றும் 1988—89 ஆம் ஆண்டுகளில் செலவிடப்பட்டுள்ளது. 1989—90 ஆம் ஆண்டிற்கு இத்திட்டத்தின் கீழ் ரூபாய் 41.00 இலட்சமும் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் 1990 ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு முடிய செலவு செய்யப்பட்ட தொகை ரூபாய் 41.16 இலட்சம் ஆகும்.

1988—89 ஆம் ஆண்டில், பரமக்குடி நகர எல்லைக்கு தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 49-ல் கிலோமீட்டர் 74/94 76/0-ல் உள்ள பகுதியை மேம்படுத்தும் பணி எடுத்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது.

பழங்குடியினர் பகுதி வளர்ச்சித் திட்டம் :

சமுதாயத்தில் உள்ள நலிந்த பிரிவினரின் முக்கியமாக பழங்குடியினரின் முன்னேற்றம் குறித்து, தனி கவனம் செலுத்த வலியுறுத்தப்பட்டு வருகிறது. பெரும்பாலும் பழங்குடியினர் குடும்பங்கள், வறுமைக்கோட்டை கடக்கும் வகையில் ஓட்டு மொத்த திட்டங்கள் தீட்டி துரிதப்படுத்தவும், வலியுறுத்தப்பட்டது. பழங்குடியினர் சமூகப் பொருளாதார சிக்கல்களை சீர்செய்ய வெவ்வேறு உள்ளமைப்பு வசதிகளுக்கு வழி கோலப்பட்டுள்ளது. பழங்குடியினர் பகுதிகள் பழங்குடியினர் துணைத் திட்டத்தின்கீழ் தெரிந்து எடுக்கப்பட்டு அடிப்படை வசதிகள் அளிக்க குறிப்பிட்ட திட்டங்கள் தீட்டப்பட்டன. அவைகளில் சாலைத் தொடர்பே இல்லாத பழங்குடியினர் வாழ் பகுதிகளுக்கு சாலைத் தொடர்பு அளிப்பது தான் முதன்மையானது. ஆகையால் சாலைகள் அமைப்பு மிக முக்கியமான பங்கேற்கிறது.

[1990 மே 2]

இத்திட்டத்தின் கீழ் சேலம், திருவண்ணாமலை—சம்புவராயர், வட ஆற்காடு—அம்பேத்கார், தென்னாற்காடு, தருமபுரி மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டங்களில்—பழங்குடியினர் பகுதிகள் இனங்காணப்பட்டு சாலை வேலைகள் எடுத்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இத்திட்டம் 1976—77 முதல் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது.

1987—89 ஆம் ஆண்டு இறுதிவரை, 432 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு 31 பணிகள் ரூபாய் 18.28 கோடி செலவில் ஒப்பளிக்கப்பட்டது. இதில் 19 பணிகள் 258.4 கிலோமீட்டர் நீளத்திற்கு ரூபாய் 10.14 கோடி செலவில் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சிய 12 பணிகளில், 10 பணிகள் 160.60 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு ரூபாய் 7.49 இலட்சம் செலவில் பலதரப்பட்ட நிலைகளில் முன்னேற்றத்தில் உள்ளன. இரண்டு வேலைகள் 13 கிலோமீட்டர் நீளத்திற்கு ரூபாய் 65.00 இலட்சம் செலவில் இன்னும் எடுக்கப்படாமல் உள்ளன.

1988—89 ஆம் ஆண்டில் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள இரு வேலைகள் செயலாக்க எடுக்கப்பட்டுள்ளன.—

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)

1 மேல் சோபனபுரத்தையும், செங்காட்டுப்பட்டியையும் இணைக்கும் சாலைக்கு தார்வேலை செய்தல். 76.00

2, திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் பச்சைமலை குன்றுகளில் 21.00 கிலோ மீட்டர் நீளத்திற்கு மேல் செங்காட்டுப்பட்டி தோனூர் சாலையை அமைத்து மேம்பாடு செய்தல். 143.00

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)

நடப்பாண்டான 1989-90-இல் கீழே குறிப்பிட்டுள்ள நான்கு வேலைகள் ஒப்பளிக்கப்பட்டு செயல்படுத்துவதற்கு வெகு விரைவில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட உள்ளன.

1. சேலம் மாவட்டம், கொல்லிமலையில் குழிவளவு ஒத்தக்கடை சாலை கி.மீ. 9/8-இல் இருந்து செங்கேரி, பவர்காடு, மைகினிகாடு வழியாக நவகாடு செல்லும் சாலையை அமைத்து மேம்படுத்துதல். கி.மீ. — 12/0. 92.70

2 சேலம் மாவட்டம், கல்ராயன் மலையில் கரியார் கோயிலிலிருந்து குலாங்குறிச்சிக்கு செல்லும் சாலையை மேம்படுத்துதல் (பெரிய பாலம் கட்டுதலும் இதில் அடங்கும்) கி.மீ. 0/0/3—7. 27.00

1990 மே 2]

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்)

3 சேலம் மாவட்டத்தில், கொல்லிமலையில் சோளக் 35.02
காடு-செம்மேடு செல்லும் சாலையை மேம்
படுத்தலும், சாலையின் வளைவுகளை சரிப்
படுத்தலும் மற்றும் குறுக்கு வடிகால் கட்டு
தலும் கி.மீ. 0/0/5—0,

4 தென்னாற்காடு மாவட்டத்தில், கல்ராயன் 128.01
மலையில், வெள்ளி மலையிலிருந்து சீராப்
பட்டு செல்லும் சாலைக்கு கல்பரத்தி தார்
வேலை செய்தல் கி.மீ. 0/0/19—2.

மேற்கூறிய வேலைகளுக்கு விரிவான மதிப்பீடு தயாரிக்கும்
பணி நடைபெற்றுக் கொண்டு வருகின்றது.

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கு திருத்திய மதிப்பீடு ரூபாய் 162.42
இலட்சம் இத்திட்டத்தின் கீழ் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இதில்
1990 ஆம் ஆண்டு மார்ச் முடிய செலவு செய்யப்பட்ட தொகை
ரூபாய் 162.23 இலட்சம் ஆகும்.

1990-91 ஆம் ஆண்டு பழங்குடியினர் துணைத் திட்டத்தின்
கீழ், கீழே குறிப்பிட்டுள்ள 5 வேலைகள் 71.60 கி.மீ. நீளத்திற்கு
ரூபாய் 555.00 இலட்சத்திற்கு கருத்து தயாரிக்கப்பட்டு அரசுக்கு
பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தொடர் எண்ணும், வேலையின் பெயரும்.

(1)

மலையின்
பெயர் மற்றும்
மாவட்டம்.

(2)

சாலையின்
நீளம்.

(3)

தொகை

(4)

(ரூபாய்

(கி.மீ.) இலட்சத்தில்.)
18.80 85.00

1 வளவந்தி-கொட்டசீடு, சாலையில் கி.மீ. 4/4-ல் சேலம் இருந்து, கொம்பிதோக்கிரி மனமங்கலம், கூத்த மாவட்டம் முத்தல், கிளையூர், மாவுத்து, பிள்ளக்கோடு ஏற்காடு மற்றும் மதூர் வழியாக சின்னமதூர் செல்லும் மலை. சாலையை மேம்பாடு செய்தல், கி.மீ. 0/0—18/8.	தருமபுரி மாவட்டம் சித்தேரி மலை.	10.80	105.00
2 வெப்பிலை-முத்தம்பட்டி சாலையிலிருந்து கிருஷ்ண கனூர் மஞ்சநாயக்கன்தண்டா, வேம்ப மருது கருங்காலூர் மற்றும் ராம்பாஸ் தண்டா வழி யாக தொப்பயாறு செல்லும் சாலையை அமைத்து மேம்பாடு செய்தல் கி.மீ. 0/0—10/8.	திருவண்ணா மலை—சம்புவ ராயர் மாவட்டம், ஜவ்வாது மலை.	22.00	185.00
3 சிங்காரப்பேட்டையிலிருந்து புதூர் நாடு செல்லும் சாலை மேம்பாடு செய்தல்—கி.மீ. 0/0—22/0.	சேலம் மாவட்டம், பச்சமலைகுன்று.	10.00	80.00
4 பெரிய பாக்கத்திலிருந்து மயம்போடி மற்றும் கடுன் கால் செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல் கி.மீ. 0/0—10/0.	திருச்சிராப் பள்ளி மாவட்டம், பச்சமலை குன்று.	10.00	100.00
5 மணல் ஓடையிலிருந்து தோனூர் சின்ன இலுப்பை, சேக்காடு பெரிய இலுப்பூர் மற்றும் பரத்தால் வழி யாக நாகூர் செல்லும் சாலையை அமைத்தல், கி.மீ. 0/0—10/0.		71.60	555.00

மொத்தம் . . .

1990 மே 2]

மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம் :

மலைப்பகுதி மேம்பாட்டுத் திட்டம், நீலகிரி மாவட்டத் திற்கு மட்டுமே உரியது. இத்திட்டத்தின் நோக்கங்கள் மலை சிற்றூர்களின் சமூகப் பொருளாதார நிலையை மேம்படுத்துதல், வெவ்வேறு திட்டக் கூறுகளான வேளாண்மை, கால்நடை, வனங்கள், தொழில்கள், சுற்றுலா ஆகியவற்றின் கீழ் செயலாக்கப்படும் இடங்களுக்கு தொடர்பு வழி ஏற்படுத்துதல், சமூக பொருளாதார செயல்களுள்ள ஊர்மையங்களுடன் பழங்குடியினர் மற்றும் ஆதிதிராவிடர் சிற்றூர்களை இணைத்தல் ஆகியவைகளாகும்.

இத்திட்டம் 1975 முதல் செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது. இதுவரை ரூபாய் 1,523.53 இலட்சம் மதிப்பில் 610.26 கி.மீ. நீளமுள்ள 90 வேலைகள் ஒப்பளிக்கப்பட்டது. இதில் ரூ. 958.78 இலட்சம் செலவில் 381.45 கி.மீ. நீளமுள்ள 73 வேலைகள் முடிக்கப்பட்டுவிட்டன. எஞ்சிய 17 வேலைகளில் ரூபாய் 194.50, இலட்சம் செலவில், 105.11 கி.மீ. நீளமுள்ள 8 பணிகள் பல தரப்பட்ட நிலையில் முன்னேற்றத்தில் உள்ளது மற்றும் 9 வேலைகள் நீக்கப்பட்டு விட்டன.

இத்திட்டத்தின் கீழ் கீழே குறிப்பிட்டுள்ள முக்கிய பணி எடுத்துச் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றது.—

(1) ஊட்டி-கோத்தகிரி-மேட்டுப்பாளையம் சாலையில் முழு வழித் தடத்திற்கு மறுபடியும் மேற்பரப்பு அமைத்தல் கி.மீ. 0/0-58/0.

1988-89 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்தின் கீழ் சேம்பாடியிலிருந்து எருமாடு செல்லும் சாலையை கி.மீ. 0/0-15/0 வரை மேம்பாடு செய்வதற்கு ரூபாய் 32.00 இலட்சம் மதிப்பீட்டில் ஒப்பளிக்கப்பட்டு எடுத்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

நடப்பாண்டான 1989—90 ஆம் ஆண்டிற்கு இத்திட்டத்திற்கு ரூபாய் 80.35 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. இதில் 1990 மார்ச் மாதம் வரை செலவு செய்யப்பட்ட தொகை ரூ. 80.35 இலட்சம் ஆகும்.

1990—91 ஆம் ஆண்டு திட்டத்திற்கு இத்திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 2.66 கோடிக்கு கருத்துரு அரசுக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டுள்ளன.

மேற்கு மலைத் தொடர் அபிவிருத்தித் திட்டம் :

இத்திட்டத்தின் நோக்கம், தமிழ்நாட்டில் மேற்கு மலைத் தொடர் பகுதியில் மலைவிளை பொருள்களை மலையிலிருந்து கீழே வணிக வாய்ப்பிற்காக கொண்டு செல்ல, சாலைத் தொடர்பு

[1990 மே 2]

ஏற்படுத்துதலாகும். இத்திட்டம், கோவை, மதுரை, திண்டுக்கல்-காயிதேமில்லத், காமராசர், திருநெல்வேலி-கட்டபொம்மன் மற்றும் கன்னியாகுமரி மாவட்டங்களில் செயல் முறையிலுள்ளது.

15 வேலைகள் இத்திட்டத்தின் கீழ் செய்ய ஒப்பளிக்கப்பட்டுள்ளன. 1988—89ஆம் ஆண்டு தர்மாத்துப்பட்டியிலிருந்து ஆடலூர் செல்லும் 21.00 கி.மீ. நீளமுடைய சாலையை அமைத்து மேம்படுத்தும் பணி ரூபாய் 60.00 இலட்சம் செலவிலும் மற்றும் கும்பக்கரையிலிருந்து வெள்ளக்கனி செல்லும் சாலையில் கி.மீ. 17/4 இல் ஒரு பாலம் ரூபாய் 10.00 இலட்சம் செலவிலும் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

1988—89ஆம் ஆண்டு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில், மேலபுரம் ஒன்றியத்தில் பாகோடு சிற்றூரில், கடம்பக் கோடில் முல்லை ஆற்றில் குறுக்கே பாலம் கட்டும் பணி ரூபாய் 27.50 இலட்சம் செவில் ஒப்பளிக்கப்பட்டு எடுத்து செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

1990—91ஆம் ஆண்டு திட்டத்தில், இத்திட்டத்தின் கீழ் வேலைக்கு 32.00 கிலோமீட்டர் நீளத்திற்கு ரூபாய் 116.30 இலட்சத்திற்கு கருத்துரு அரசுக்கு பரிந்துரை செய்யப்பட்டுள்ளது அவைகள் கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது:—

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

வரிசை எண்ணும், வேலையின் பெயரும்.	மாவட்டம் மற்றும் மலையின் பெயர்.	நீளம்.	தொகை.
(1)	(2)	(3)	(4)
		(கிலோ மீட்டரில்.)	(ரூபாய் இலட்சத் தில்.)
1. பெருமான் மலையிலிருந்து அடுக்கம் செல்லும் கி.மீ. 0/0-12/8 நீளமுள்ள சாலையை சரளை கற்கள் மற்றும் தார் போட்டு மேம்பாடு செய்தல்.	திண்டுக்கல் காயிதே மில்லத் மாவட்டம்.	12.80	47.30
2. கருங்கானியிலிருந்து கோட்டக்குடி செல்லும் கி.மீ. 0/0-4/0 நீளமுடைய சாலையை அமைத்து மேம்பாடு செய்தலும் மற்றும் கோட்டக்குடி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலம் கட்டுதலும் உட்பட.	மதுரை மாவட்டம்.	4.00	34.00
3. இராஜபாளையம்-செண்பகத்தோப்பு சாலையில் கி.மீ. 5/6 ல் பிரிந்து விரியன் கோயில் ராக்காச்சி அம்மன் கோயில் சாலையில் இணையும் சாலையின் நீளம் கி.மீ. 0/0/6/8.	காமராசர் மாவட்டம்.	6.80	10.00
4. புலியங்குடியிலிருந்து-மனைக்கவுடையார் கோவில் செல்லும் கி.மீ. 1/6-9/0 நீளமுடைய சாலையை அமைத்தல்.	திருநெல்வேலி கட்டபொம் மன் மவட்டம்.	7.40	20.00
5. கோயம்புத்தூர்-திண்டுக்கல் சாலையில் இருந்து பிரிந்து மக்கினாம்பட்டி கிராமத்திற்கு செல்லும் கி.மீ. 0/0-1/0 நீளமுடைய சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	கோயம்புத்தூர் மாவட்டம்.	1.00	5.00
மொத்தம்		32.00	116.30

இத்திட்டத்திற்கு 1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கு ஒதுக்கப்பட்ட திருத்திய மதிப்பீடு ரூபாய் 25.12 இலட்சம் ஆகும். இதில் 1990 ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் முடிய செலவு செய்யப்பட்ட தொகை ரூபாய் 25.13 இலட்சம் ஆகும்.

தேசிய நெடுஞ்சாலை— 45 :

தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 45 “சென்னை, திருச்சிராப்பள்ளி திண்டுக்கல் சாலையாகும்”. இது முன்னர் தென்னக பெருஞ்சாலை என அழைக்கப்பட்டது. இச்சாலை தமிழகத்தின் தலைநகரான சென்னையின் தெற்கு பகுதியிலுள்ள பெருநகரங்களான திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் திண்டுக்கல் ஆகியவற்றினை இணைக்கிறது. இச்சாலை தமிழ்நாட்டில் தென்பகுதிக்குச் செல்லும் மிக முக்கிய சாலையாகும். 421.6 கி.மீ. நீளமுள்ள தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 45, சென்னை நகரத்தின் தலையான பகுதியில் தொடங்கி திண்டுக்கல்லில் முடிவடைகிறது. இது செங்கை-அண்ணா, தென்னாற்காடு, திருச்சிராப்பள்ளி மற்றும் திண்டுக்கல்-காயிதேமில்லத் மாவட்டங்களின் வழியாகச் செல்கிறது. தாம்பரம், செங்கற்பட்டு, மதுராந்தகம், திண்டிவனம், உளுந்தூர்பேட்டை, விழுப்புரம் மற்றும் திருச்சிராப்பள்ளி ஆகிய நகரங்களினூடே செல்கிறது.

1. உலக வங்கி உதவித் திட்டத்தின் கீழ் செயலாக்கப்படும் பணி :

தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 45-இல் உலக வங்கியின் உதவியுடன் நிறைவேற்றப்பட்டு வரும் இத்திட்டம், தற்போது கி.மீ. 27/8 முதல் கி.மீ. 160/2 வரை (தாம்பரம் முதல் விழுப்புரம் வரை) உள்ளப்பகுதியினைச் சார்ந்ததாகும்.

இத்திட்டத்தின்கீழ் செயலாக்கப்படும் இப்பகுதியில், போக்குவரத்து அளவு மற்றும் இதர இனங்களான பொருளாதார குறியீடு ஆகியவற்றை கருத்தில் கொண்டு 132.4 கி.மீ. நீளத்திற்கு (கி.மீ. 27/8 முதல் 160/2 வரை) சாலை மேம்பாட்டுப் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு வருகிறது. கி.மீ. 27-8 முதல் 67-0 வரையிலான பகுதியினை இருவழிப்பாதையிலிருந்து நான்கு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்தப்பட்டும், கி.மீ. 67/0-லிருந்து 160/2 வரையிலான பகுதியினை அகலப்படுத்தி பலப்படுத்தி இருவழிப்பாதையான 7.5 மீட்டர் அகலத்திற்குக் கொண்டு வருவதுடன், சாலையின் இருபகுதியிலும் 2.5 மீட்டர் அகலத்திற்கு ஓரத்தினை கடினமாக்கும் பணியும் செயலாக்கப்பட்டு வருகிறது.

தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 45 கி.மீ. 27/8 முதல் 160/2 வரை பலப்படுத்துவதற்கும் அகலப்படுத்துவதற்கும் நில ஆர்ஜிதம் உள்பட ரூ. 54.11 கோடிக்கு உலக வங்கி மூலம் ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இந்திய அரசு இப்பணிக்கு 72.29 கோடித் திருத்திய மதிப்பீடு அளித்துள்ளது. இதன் விவரங்கள் பின் வருமாறு :—

வரிசை எண்ணும் விவரமும்.

(1)

1. கி. மீ. 27/8 முதல் 160/2 வரை நிலம் கையகப்படுத்துதல் ..
2. கி.மீ. 27/8 முதல் கி.மீ 54/4 வரை தற்போதைய இருவழிப் போக்கு வரத்துப்பாதையை நான்கு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்துதல் மற்றும் மேம்படுத்துதல் (தொகுப்பு-1)
3. கி.மீ. 54/4 முதல் கி.மீ.67/0 வரை தற்போதைய இருவழிப் போக்கு வரத்துப் பாதையை நான்கு வழிப் பாதையாக அகலப்படுத்துதலும் பலப்படுத்துதலும் மற்றும் செங்கற்பட்டு புறவழிச்சாலை அமைத்தல் (தொகுப்பு-2)
4. பாலாற்றின் குறுக்கே கி.மீ. 62/4-5-இல் பாலம் அமைத்தல் இருபுறமும் அணுகு சாலையை அமைத்தல் (தொகுப்பு-3)
5. தாம்பரம், பரனூர் மற்றும் செங்கற்பட்டு புறவழிச்சாலையின் இரயில் மேம்பாலம் அமைத்தல் (தொகுப்பு-4)
6. கி.மீ. 67/0 முதல் கி.மீ. 104/9 வரை தற்போது உள்ள போக்குவரத்துப் பாதையினை அகலப்படுத்துதலும், உறுதிப்படுத்துதலும் மற்றும் கிள்ளியாற்றின் குறுக்கே கி.மீ. 79/4 இல் ஒரு பாலம் கட்டுதல் (தொகுப்பு-5)
7. கி.மீ. 104/0 முதல் 160/2 வரை தற்போது உள்ள போக்குவரத்துப் பாதையை அகலப்படுத்துதலும் உறுதிப்படுத்துதலும் மற்றும் கி.மீ. 123/4, 124/8இல் சிறு பாலம் அமைத்தல் (தொகுப்பு-6)

மொத்தம்

மதிப்பீட்டுத் திருத்திய தொகை. மதிப்பீட்டுத் தொகை.

(2) (3)
(ரூபாய் கோடியில்.)

2.71 3.8082
13.94 19.8018

8.73 14.4178

2.87 3.728

2.57 3.2313

10.00 12.4057

13.29 14.90

54.11 72.2928

1990 மே 21

இணைப்புகள்

நிலம் — கையகப்படுத்துதல் :

தொகுப்பு-1 மற்றும் 2-க்கு 149.17 ஏக்கர் நிலத்தைக் கையகப்படுத்துதல் மற்றும் 160.10 ஏக்கர் அரசு புறம்போக்கு நிலத்தை உடமை மாற்றுதல் ஆகியன செய்யப்பட்டு வருகிறது. நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி முடியும் தருவாயில் உள்ளது. தொகுப்பு 5 மற்றும் 6-க்கு நிலம் கையகப்படுத்தும் பணி முடிவடைந்துள்ளது.

தொகுப்பு-1 மற்றும் -2 (தேசிய நெடுஞ்சாலை எண் 45-ல் கி.மீ. 27-8 முதல் 67-0 வரை)—

இந்த இரு தொகுதிகளும் பம்பாயைச் சேர்ந்த திருவாளர்கள் ஆப்கானீஸ் பாலிங் கூட்டு நிறுவனத்திடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒப்பந்தக்காரரின் உடன்படிக்கை அக்டோபர் 1989 இல் ஏற்கப்பட்டுள்ளது. பணித்தளம் 15—11—1989-இல் ஒப்பந்தக்காரர்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு பணிகள் துவங்கப்பட்டுள்ளன. இப்பணிகள் நவம்பர் 1992-இல் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

தொகுப்பு-3 :

தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 45-இல் கி.மீ. 62/4-5ன் இல் பாலாற்றின் குறுக்கே ஒரு பெரும் பாலம் கட்டும் பணி இத் தொகுப்பில் அடங்கும். பாலாற்றின் குறுக்கே தற்போது கட்டப்பட்டிருக்கும் பாலத்திற்கு 25 மீட்டர் தள்ளி இப்புதிய பாலம் கட்டப்பட்டுள்ளது. புதிய பாலத்திற்கான கண்களின் எண்ணிக்கை தற்போது உள்ள பாலத்திற்குரிய கண்களின் எண்ணிக்கைக்குச் சமமாகவே அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இது தவிர, பாலத்தின் இரு பக்கமும் பாதசாரிகள் நடந்து செல்ல பாதை அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பாலப்பணி உத்திரப்பிரதேச மாநில பாலம் கட்டும் கழகத்திடம், ரூ.309 இலட்சம் மதிப்பிற்கான ஒப்பந்தப்புள்ளிக்கு அளிக்கப்பட்டு பால வேலைகள் முழு அளவில் டிசம்பர் 1989 இல் முடிக்கப்பட்டது.

தொகுப்பு-4 :

இதன் கீழ் தாம்பரம், பரனூர் மற்றும் செங்கற்பட்டில் இரல்வே மேம்பாலம் அமைக்கும் பணிகள் தென்னக ரெயில்வே துறையினரால் வைப்புத் தொகைப் பணியாக எடுத்துச் செய்யப்பட்டது. முடிக்கப்பட்ட வேலைகளின் விபரம் பின்வருமாறு :

(1) தாம்பரம் இரயில் பாலம்—100 சதவீதம்.

(2) பரனூர் இரயில் பாலம்—100 சதவீதம்.

(3) செங்கற்பட்டு புறச்சாலை இரயில் பாலம்—98 சதவீதம்.

1990 மே 2]

நிலுவையில் உள்ள பணிகள் 1990 மார்ச் மாதத்திற்குள் முடிக்கப்படும், என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

தொகுப்பு-5 :

கி.மீ. 6/70 முதல் 104/0 வரையிலான 37 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலைப்பணி இதனுள் அடங்கும். தற்போதுள்ள போக்குவரத்துப்பாதையினை அகலப்படுத்துதல் மற்றும் பலப்படுத்துவதோடு கி.மீ. 76/8-இல் ஒரு சிறுபாலம் அமைத்தல், கி.மீ. 79/4-ல் கிள்ளியாற்றின் குறுக்கே ஒரு பெரும் பாலம் அமைத்தல் மற்றும் 32 வாராவதிகள் அமைப்பது இத்தொகுப்பில் அடங்கும்.

தற்போது 6.7 மீட்டர் அகலப்பாதையினை 7.5 மீட்டர் நீளத்திற்கு அகலப்படுத்துதலும், சாலையின் இரு பகுதிகளிலும் 2.5 மீட்டர் அகலத்திற்கு ஓரத்தினை கடினமாக்குவதும் இதனுள் அடங்கும்.

இப்பணிகள் பம்பாயைச் சேர்ந்த திருவாளர்கள் அட்லாண்டா கட்டுமான கம்பெனியிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. 31.6 கி.மீ. நீளத்திற்கு சாலையை அகலப்படுத்துதல் மற்றும் உறுதிப்படுத்துதல் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மேலும் 32 வாராவதிகளுக்கு 30 வாராவதிகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இப்பணியை 1990 ஏப்ரல் மாதத்திற்குள் முடிக்கப்படுவதற்கு திருத்திய வேலைத் திட்டம் பெறப்பட்டுள்ளது.

தொகுப்பு-6 :

கி.மீ. 104/0 முதல் 160/2 வரையிலான 56.2 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலை இத்தொகுப்பினுள் அடங்கும். தற்போதுள்ள 6.7 மீ. அகலமுள்ள சாலையினை 7.5 மீ. அகலமுள்ள சாலையாக, மேம்படுத்துவதிலும் மற்றும் உறுதிப்படுத்துதலும் சாலையில் இரு பகுதியிலும் 2.5 மீ. அகலத்திற்கு ஓரத்தினை கடினமாக்குவதோடு கி. மீ. 123/4 மற்றும் 124/8-இல் இரு பாலங்கள் அமைப்பதோடு 28 வாராவதிகள் அமைப்பதும் இதனுள் அடங்கும். இப்பணிகள் பம்பாயில் உள்ள அட்லாண்டா கட்டுமான கம்பெனியிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டு பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன.

41.272 கி.மீ. சாலையைப் பகுதி அகலப்படுத்துதல் மற்றும் உறுதிப்படுத்தும் பணிகள் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. 27 தாம்போகிகள் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இதரப் பணிகள் நடந்தேறி வருகின்றன. இப்பணிகள் அவைத்தும் 1990 மே மாதத்திற்குள் முடிக்க திட்டமிடப்பட்டு அதற்கான திருத்திய வேலைத்திட்டம் பெறப்பட்டுள்ளது.

[1990 மே 2]

2. புதிய திட்டங்களுக்கான பிரேரணை :

கீழே விவரிக்கப்பட்டுள்ளபடி தேசிய நெடுஞ்சாலை-45 இல் எஞ்சியுள்ள சாலைப்பகுதிகளை மேம்பாடு செய்வதற்கான திட்டங்கள் இந்திய அரசுக்கு தமிழ்நாடு மாநில அரசு மூலமாக உலக வங்கி உதவியின்கீழ் எடுத்துச் செய்ய பிரேரணைத் திட்டம் அனுப்பப்பட்டுள்ளது.

உத்தேச
மதிப்பு
(கோடியில்).

1. கி.மீ.67]0 முதல் 160/2 வரை தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 45-இல் கூடுதல் நான்கு வழிப்பாதை அமைத்தல்	62.62
2. கி.மீ.160/2 முதல் 314/5 வரை தேசிய நெடுஞ்சாலை-45 இல் 7.5 மீ.அகலத்திற்குக் கொண்டு வந்து பலப்படுத்துதல்	68.00
3. கி மீ 160/2 முதல் 314/5 வரை நான்கு வழிப்பாதையாக அகலப்படுத்துதல்	127.00
மொத்தம் ..	257.20

ஊரகச் சாலைகள் திட்டம்:

மாவட்ட வாரியங்கள் கலைக்கப்பட்ட பிறகு ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. மிகக் குறைந்த நிதி நிலையைக் கொண்டு ஊராட்சி ஒன்றியங்களில் சாலைப் பராமரிப்பினை செய்ய இயலவில்லை. எனவே ஊரகச் சாலைகள் திட்டம் என்ற பெயரில் 1972-73 ஆம் ஆண்டிலிருந்து அரசு அங்கீகாரம் பெற்று ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள் மேம்பாட்டுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன. இத்திட்டத்தின் கீழ் 1,500-க்கும் மேற்பட்ட ஐந்த்தொகை கொண்ட கிராமங்கள் 100 சதவீதத் தினையும் 1,000-லிருந்து 1,500 வரையிலுள்ள மக்கட் தொகை கொண்ட கிராமங்களில் 50 சதவீதத்தினையும் தார் சாலைகள் மூலம் ஏழாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட இறுதி ஆண்டான 1990-ஆம் ஆண்டுக்குள் இணைக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

பொதுவாக ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகளை இதர மாவட்ட சாலையின் அளவிற்கு மேம்பாடு செய்ய எடுத்துக் கொள்ளப்படும். தற்சமயம் சாலை அமைப்பு மற்றும் தேவையினைப் பொறுத்து எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. இத்திட்டத்தின் மூலம் மேம்பாடு செய்யப்படும் சாலைகள் முடிவுற்றதும் பராமரிப்பிற்கு அரசு சாலையாக எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிறது. இருந்தாலும் சில இடங்களில் அதாவது கடற்கரை பகுதிகள் பழங்குடிகள் வசிக்கும் இடம் ஆலைகள் உள்ள இடம், பிற்பட்டோர் வசிக்கும் பகுதி ஆகிய இடங்களில் மக்கள் தொகை

1990 மே 2]

சிதறுண்டு இருப்பதால் விதிகள் தளர்த்தப்பட்டுள்ளன. இந்த மாதிரி இடங்களில் கூட்டு மக்கள் தொகை 1,500 அல்லது பல குடியிருப்பு பகுதிகள் சேர்ந்த மக்கள் தொகை 1,500 எனவும் கிராமங்கள் 1.00 கி.மீ. வட்டத்திற்குள் இருக்கும் பகுதிகள் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டுள்ளன.

1971 ஆம் ஆண்டு கணக்கெடுப்பில் உள்ள 1,500 மக்கள் தொகையும் அதற்கு மேலும் உள்ள அனைத்து கிராமங்களும் மக்கள் தொகை 1,000-1,500 உள்ள கிராமங்களில் பாதியளவும் ஏழாம் ஐந்தாண்டுத் திட்ட காலத்தில் பாதியளவும் அதாவது 31—3—1990 இறுதியில் பருவ கால சாலையில் இணைக்கப்படும் என்று இந்திய அரசு எதிர்நோக்குகிறது.

1971 ஆம் ஆண்டு கணக்கெடுப்பின்படி 3,762 கிராமங்கள் 1,500-ம் அதற்கு மேல் மக்கள் தொகை உடையதாகவும் 2,568 கிராமங்கள் மக்கள்தொகை 1,000-ம் முதல் 1,500 வரை உள்ளதாகவும் 16,717 கிராமங்கள் மற்றும் குடியிருப்புகள் மக்கள் தொகை 1,000-க்கு குறைவாகவும் உள்ளனவாகும்.

இதுவரை ஊரகச் சாலை திட்டத்தின் கீழ் ஆறாம் கட்டப் பணிகள் வரை தமிழ்நாட்டில் 5,890 ச.கி.மீ. நீளம் சாலைகள் ரூ. 62.15 கோடி செலவில் 31—3—1985 வரை அமைக்கப் பட்டுள்ளன. இதன் விவரம் கீழ்க்கண்ட அட்டவணைப்படி உள்ளன.

வருடம்.	செலவு செய்தது.	சாலையின் நீளம்.
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்).	(கி.மீ.)
1972—73	286.85	113
1973—74	325.01	701
1974—75	333.95	1,001
1975—76	302.96	709
1976—77	293.92	341
1977—78	283.77	172
1978—79	392.88	228
1979—80	388.97	127

வருடம்.	செலவு செய்தது.	சாலையின் நீளம்.
	(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	(கி.மீ.)
1980—81	 693.31	510
1981—82	 801.08	510
1982—83	 1,135.26	500
1983—84	 1,144.96	500
1984—85	 833.46	478
	6,215.08	5,890

ஏழாம் கட்டத்தில் 1,650.30 கி.மீ. சாலைகளை மேம்பாடு செய்ய ரூ. 2,808.30 இலட்சம் ஒப்பளிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஏழாம் திட்ட பணியில் இதுநாள் வரை திட்டமும் நிர்வா செலவுகளும் கீழ்க்கண்டபடி உள்ளன:—

வருடம்.	செலவினங்கள் (இலட்சம்.)	சாலை நீளம் (கி.மீ.)
(1)	(2)	(3)
1985—86	 682.24	250
1986—87	 713.00	251
1987—88	 941.00	251
1988—89	 961.00	571
1989—90	 980.00	436
	4,277.24	1,759

1990—91 ஆம் ஆண்டின் வருடாந்திர திட்டத்தில் கீழ்க்கண்ட விபரப்படி நிதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது :—

(ரூபாய்
இலட்சத்தில்.)

1. கிராமச் சாலைத் திட்டம்	1,080.00
2. சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம்	250.00
3. இயக்கம் மற்றும் நிர்வாகச் செலவு ..	330.00
	1,660.00

எட்டாம் திட்ட பணிகளுக்கு ரூ. 100 கோடிக்கு தொகுப்புத் திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு, அரசின் அனுமதிக்கு அனுப்பப்படும் மேற்கண்ட தொகுப்பு திட்டத்திலிருந்து ஒவ்வொரு ஆண்டும் கிராமச் சாலைகள் சிறப்பு உறுப்புத் திட்டம் ஆகியவற்றிற்கு அதிலிருந்து வேலைகள் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டு அரசின் அனுமதி பெறப்படும். 1990—91 ஆம் ஆண்டில் கிராமச்சாலைத் திட்டத் திற்கு ரூ. 22.00 கோடி நிதி ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது.

இணைப்புச் சாலைகள் அமைப்பதில் சாதனை :

ஏழாம் திட்டத்தின் ஆரம்பத்தில் 3,762 கிராமங்கள், 1500-ம் அதற்கு மேலும் உள்ள மக்கட் தொகை உள்ள கிராமங்களில் 2,498 கிராமங்கள் சாலை வசதி செய்து தரப்பட்டுள்ளது. ஏழாம் திட்ட காலத்தில் திட்டமிட்டப்படி 1,264 கிராமங்கள் மேற்கண்ட மக்கள் தொகையுள்ள கிராமங்களுக்கு இணைப்புச்சாலை வசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1971 ஆம் ஆண்டு கணக்கெடுப்பின்படி மக்கள் தொகை 1,000-1,500 உள்ள கிராமங்களின் எண்ணிக்கை 2,568 ஆகும். 6 ஆம் திட்டத்தின் முடிவிலும், 7 ஆம் திட்ட காலத்தில் துவக்கத்திலும் 911 கிராமங்கள் கிராமச்சாலைத் திட்டத்தின் மூலம் இணைப்பு வழங்கப்பட்டது. ஏழாம் திட்டத்தின் இறுதியில் 457 கிராமங்களுக்கு இணைப்பு வழங்கப்பட வேண்டும்.

ஏழாம் திட்டத்தின் துவக்கத்தில் மக்கள் தொகை 1000-ம் அதற்கு குறைவாக உள்ள இணைப்பு வழங்கப்படவேண்டிய எண்ணிக்கை 9,802. 7 ஆம் திட்ட காலத்தில் 2,188 கிராமங்களுக்கு மேற்கண்ட மக்கள் தொகை உள்ள கிராமங்களுக்கு இணைப்புச் சாலைகள் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

1986 ஆம் ஆண்டில் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஆராய்ச்சியின்படி, 8 ஆம் காலத் திட்ட பணியின் ஆரம்பத்தில் 4,721 கிராமங்கள் இணைப்புச் சாலை வசதிகள் செய்ய வேண்டியதாக இருக்கும்.

[1990 மே 2]

எட்டாம் கால பணி :

1971 ஆம் ஆண்டின் கணக்கெடுப்பின்படி 8 ஆம் ஐந்தாண்டு திட்டத்தில் இணைப்புச் சாலை செய்து வரவேண்டிய கிராமங்களுக்கு வருமாறு :—

1500-ம் அதற்கு மேலும் மக்கள் தொகை உள்ள இல்லை.
கிராமங்கள்.

1000-ம் முதல் 1,500 வரை மக்கள் தொகை உள்ள 457
கிராமங்கள்.

மக்கள் தொகை 1,000-த்திற்கு குறைவாக உள்ள 4,721
கிராமங்கள்.

எல்லா கிராமங்களுக்கும் சமபருவச் சாலைகள் அமைக்கும் பணி 1 கிராமத்திற்கு தோராயமாக 3.00 கி.மீ என்று கொண்டால் 15,534 கி. மீ நீளம் ஆகும். இதற்கு 1.கி.மீ சாலைக்கு செலவு தொகை சுமார் ரூ. 4.00 இலட்சம் என்று கணக்கிட்டு தேவையான தொகை ரூ. 621.36 கோடியாகும்.

எட்டாம் திட்டப்பணி காலத்தின் மீதம் உள்ள 457 கிராமங்கள் 1,000 முதல் 1,500 வரை மக்கள் தொகை உள்ள கிராமங்களுக்கு முழுமையாக சாலை வசதி செய்து கொடுத்தால் இந்த தரத்தின் சாதனை 10 விழுக்காடு பூர்த்தியாகும்.

நெப்பு உறுப்புத் திட்டம் :

ஆதி திராவிட மக்களின் சமூக, பொருளாதார மேம்பாட்டிற்காக 1980—81 ஆம் ஆண்டிலிருந்து இத்திட்டம் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இத்திட்டத்தின் கீழ் 1000-க்கும் மேற்பட்ட மக்கள் தொகை கொண்ட ஆதி திராவிடர் குடியிருப்புகளுக்கு எல்லாப் பருவ நிலைகளுக்கும் ஏற்ற சாலைகள் அமைக்கும் பணி மேற்கொள்ளப்படுகின்றது. 1986—87 ஆம் ஆண்டு வரை இத்திட்டத்திற்கென, தனி ஒதுக்கீடு செய்யப்படவில்லை. 1987—88 ஆம் ஆண்டில் இத்திட்டத்திற்காக ரூ. 66 இலட்சங்கள் தனி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு ரூ. 130 இலட்சம் மொத்த செலவிலான 75 கி.மீ. நீள 22 சாலைப் பணிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1988—89 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவு திட்டத்தில், இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 66 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டது. திருத்திய மதிப்பீட்டில் இத்திட்டத்திற்கென ரூ. 66 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது 1987-88 ஆம் ஆண்டு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட 22 பணிகளில் எஞ்சிய பணிகள் 1988-89 ஆம் ஆண்டிற்குள் முடிக்கப்பட்டன.

1990 மே 2]

இந்த திட்டத்திற்கு 1988-89 இல் புதிய பணிகளுக்காக நிர்வாக ஒப்பளிப்பு அரசினால் வழங்கப்பட வில்லை. 1—4—88 இல் ரூ. 71.17 இலட்சங்களுக்கு நிலுவையிலுள்ள பணிகளை செயல்படுத்தி முடித்திடுமாறு நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித் துறைக்கு அரசு அறிவுரை வழங்கி நிதி ஒதுக்கீடு வழங்கியுள்ளது. 1988-89இல் ரூ. 66.00 இலட்சம் நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டதில் ரூ. 65.90 இலட்சங்கள் செலவிடப்பட்டது. பெரும்பாலும் அனைத்துப் பணிகளும் முடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

1989-90 ஆம் ஆண்டு வரவு செலவு திட்டத்தில் ரூ. 66.00 இலட்சங்கள் ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. 1989-90 இல் 46 கி.மீ. சாலையினை மேம்பாடு செய்வதற்கு ரூ. 128.10 இலட்சம் மதிப்பீ லான 12 பணிகளுக்கு ஒப்பளிப்பு வழங்கப்பட்டுள்ளது.

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கு சிறப்பு உறுப்புத் திட்டத்திற்கு ரூ. 2.50 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

பேருந்து தடச்சாலை ஏற்புத் திட்டம் :

இத்திட்டம் பேருந்து செல்லும் ஊராட்சி மற்றும் ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகளில் குறிப்பிட்ட காலக் கட்டங்களில் எடுத்து மேம்பாடு செய்து ஊராட்சி மன்றங்கள் மேற்படி சாலைகளை பராமரிக்கும் சுமையிலிருந்து விடுவிக்க ஏற்படுத்தப்பட்டது. இத் திட்டம் 1960-61 முதல் செயல்பட்டு வருகிறது. 1960-61 முதல் 1973-74 வரை உள்ள காலக் கட்டத்தில் 12,500 கி.மீ. நீளத்திற்கு ஊராட்சி ஒன்றிய சாலைகள் மேம்பாடு செய்யப்பட்டு அரசால் பராமரிப்புக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டம் 1974 முதல் 1979 வரை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது. இத்திட்டம் 1979—80 ஆம் ஆண்டுகளில் மீண்டும் உயிருட்டப்பட்டது. 1979—80 முதல் 1988—89 வரை 12,976 கி.மீ. நீளத்திற்கு பேருந்து தட திட்டத்தின் மேம்பாடு செய்யும் பணிக்கு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

1989—90 ஆம் ஆண்டில் 168 வேலைகளுக்கு 422.125 கி.மீ நீளத்திற்குச் சாலைகள் மேம்பாடு செய்ய அரசு அங்கீகாரம் அளித்துள்ளது. 1989—90 ஆம் ஆண்டுக்கு ரூ. 10.00 கோடிக்கு நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டுள்ளது. மார்ச்சு 1990 வரை இவ் வேலைகளுக்கு ரூ. 1001.00 இலட்சங்கள் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1990-91-ல் ஆண்டிற்கு ரூ. 12.50 கோடிக்கு நிதி ஒதுக்கப் பட்டுள்ளது. 31—3—1986 முடிய பேருந்துகள் செல்லும் சாலைகள் மேம்பாடுகள் செய்ய திருத்திய திட்ட தொகுப்பு 3946 கி.மீ. நீளத்திற்கு அரசின் அங்கீகாரத்திற்கு அனுப்பப் பட்டுள்ளது.

[1990 மே 2]

பொருளாதார பன் மாநில முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பணிகள் குறித்த நிலை/தரம் :

பொருளாதார பன் மாநிலம் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த சாலைகள், பாலங்கள் அமைக்கும் இத்திட்டத்திற்கு மத்திய அரசு நிதி உதவி அளிக்கிறது. இது மத்திய அரசு பொறுப் பேற்கும் திட்டமாகும். இத் திட்டத்தின் கீழ் குறிப்பிட்ட பணிகளுக்கு மட்டுமே மத்திய அரசு ஒப்புதலை அளிக்கிறது. இத்திட்டத்தின் கீழ் பணிகள் நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்திலிருந்து நடைமுறையில் உள்ளது.

கீழ்க்காணும் வகையைச் சேர்ந்த சாலைகள், பாலங்கள் இத்திட்டத்தின் கீழ் பரிசீலிக்கப்படத் தகுதியுடையவையாகும்

(1) நேர் போக்குவரத்திற்கு அவசியமாகின்ற பன் மாநிலத் தொடர்பு வாய்ந்த சாலைகள்.

(2) அண்மைக் காலத்தில் இருப்புப் பாதைகள் அமைக்க முடியாத தொடர்பு வாய்ந்த புதிய புறப் பகுதிகளை இணைக்கும் சரலைகள் மற்றும் பாலங்கள்.

(3) அதிகமான கனிவளம் மலைத் தோட்டம் மிக்க பகுதிகளிலும் சம வெளிப் பகுதிகளிலும் விரைவாக பொரு ளாதார வளர்ச்சிக்கு முக்கியமாக உதவக் கூடிய சாலைகளும் பாலங்களும்.

சாதனை :

நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலம் 1970—75;—

நான்காம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் (1969-74) கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் ரூ. 392.00 இலட்சங்கள் செலவில் 38 பாலங்கள் மத்திய அரசு அளித்த ரூ. 261.00 இலட்சங்கள் கடனுதவியுடன் மேற்கொள்ளப்பட்டு முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

ஐந்தாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலம் (1975-1980):—

ஐந்தாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலத்தில் 2 பணிகள் மத்திய அரசு அளித்த ரூ 60-00 இலட்சங்கள் கடனுதவியுடன் மேற் கொள்ளப்பட்டு முடிக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்குறிப்பிட்ட இரண்டு பணிகளுடன் “திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டத்தில் மணப் பாதை-துறையூர் சாலையில் முசிறியையும் குளித்தலையையும் இணைத்து காவிரி ஆற்றின் குறுக்கே ஒரு பாலத்தை (தந்தை யெரியார் பாலம்) கட்டும் பணி மேற்கொள்ளப்பட்டு ரூ 139.00 இலட்சங்கள் செலவில் முடிக்கப்பட்டுள்ளது.

1990 மே 2]

ஆறாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலம் (1980-1985).—

ஆறாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் கீழ் மாநிலப் பொருளாதார முக்கியத்துவம் வாய்ந்த திட்டத்தின் கீழ் கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையில் நாகப்பட்டினத்திலிருந்து கன்னியாகுமரி வரை சில பகுதிகளில் ரூ 300.82 இலட்சங்கள் செலவில் 68.40 கி.மீ. நீளமுள்ள சாலை மேம்பாட்டுப் பணிகளை நிறைவேற்றவும், 17 பாலப் பணிகளை நிறைவேற்றவும் மத்திய அரசு ஏற்பளித்துள்ளது.

மேற்சொன்ன பணிகளின் மூன்று பாலப் பணிகளைத் தவிர அனைத்துப் பணிகளும் முடிக்கப்பட்டுள்ளன. எஞ்சியுள்ள அப்பணியின் செயலாக்கம் முன்னேற்றத்திலுள்ளது. இப் பணியும் விரைவில் முடிக்கப்பட்டு விடும்.

ஏழாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலம் (1985-1990).—

மத்திய பிரிவு சாலைகளின் பிரிவு திட்டத்தின் கீழ் கடனாகக் கொடுக்க வேண்டிய நிதி ஆதாரங்கள் வரையறுக்கப்பட்டு விட்டதனால் ஏழாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டப் பணிகள் ஏழாம் திட்டக் காலத்தில் எடுக்கப்படவில்லை என மத்திய அரசு தெரிவித்திருக்கின்றது.

எட்டாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலம் (1990-1995).—

எட்டாம் ஐந்தாண்டுத் திட்டக் காலப் பணியாக பாண்டிச் சேரி, கிருஷ்ணகிரி சாலையை (மாநில எல்லை முடிய) மேம்பாடு செய்தல் பணியாவது மதிப்பீடு தொகை ரூ. 10.00 கோடி களுக்கான கருத்துருவுடன் அரசின் ஒப்புதலுக்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளது. இதற்கான மத்திய அரசின் ஒப்புதல் எதிர்பார்க்கப்படுகின்றது.

கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை :—

கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை சென்னையையும் கன்னியாகுமரியையும் கடற்கரை ஓரமாக இணைக்கும் ஒரு முக்கிய சாலையாகும். இச்சாலை செங்கை-அண்ணா, தஞ்சை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன், சிதம்பரனார் மற்றும் கன்னியாகுமரி மாவட்டங்கள் வழியே செல்கிறது. சாலையின் நீளம் 737 கி.மீ இந்தச் சாலை மேம்பாடு செய்த பிறகு தேசிய நெடுஞ்சாலை ஐந்தையும் (சென்ன-கல்கத்தா சாலை) தேசிய நெடுஞ்சாலை ஏழையும் (சேலம், - கொச்சி, கன்னியாகுமரி சாலை) இணைக்கும் மற்றும் தேசிய நெடுஞ்சாலை 45-ல் போக்குவரத்து நெரிசலை அகற்றும்.

[1990 மே 2]

737 கி.மீ. நீளமுள்ள கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையை முழுவதும் மேம்பாடு செய்யத்தக்க முகாந்திரம் உள்ளது. எனினும் நிதி நிலைமையைக் கருத்தில் கொண்டு கி.மீ. 11/8 முதல் 178/4 வரை திருவான்மியூருக்கும் கடலூருக்கும் இடைப்பட்ட கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலையை மட்டும் மேம்பாடு செய்ய 24.47 மில்லியன் டாலர்கள் (அல்லது ரூ. 36.70 கோடி) கடனுதவி அளிக்க ஆசிய வளர்ச்சி வங்கி முன் வந்துள்ளது. இதற்கான ஒப்பந்தம் மணிலாவில் 27—12—1988 அன்று மத்திய அரசுக்கும் ஆசிய வளர்ச்சி வங்கிக்கும் இடையே முடிவாகியது.

தமிழக அரசு ஆணை எண். 2297, பொதுப் பணி, நாள், 15-11-1989-ல் இத் திட்டத்தை செயல்படுத்த ரூ. 53.00 கோடிக்கு நிர்வாக ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத்திட்டம் இரு பகுதிகள் அடங்கியது.

தொகுதி 1 கி.மீ. 11/8—95/0 ரூ. 27.50 கோடி.

தொகுதி 2 கி.மீ. 95/0—178/4 ரூ. 22.50 கோடி.

இந்தத் திட்டத்தின்படி தற்போதுள்ள சாலை வலுப்படுத்தி 7.00 மீ. அகலமுள்ள இருவழி தடச்சாலையாக தேசிய நெடுஞ்சாலை தரத்திற்கு மேம்பாடு செய்யப்படும் எட்டு பாலங்களும் 245 சிறுபாலங்களும் திருத்திக் கட்டப்படும்.

ஒப்பந்தக்காரர்கள் தகுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளார்கள் 1990 ஆம் ஆண்டு ஜூலையில் ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் இறுதி செய்யப் பட்டு அதன் பின் ஒரிரு தினங்களில் திட்டப்பணி செயலாக்க துவங்கப்படும். இந்தத் திட்டத்தை நான்கு ஆண்டுகளில் முடிக்க கருதியுள்ளது.

1990-91 ஆம் ஆண்டு திட்டக் காலத்திற்கு ரூ. 520 இலட்சம் நிதி கேட்கப்பட்டுள்ளது.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம்;

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் நெடுஞ்சாலை மற்றும் ஊரகப் பணித்துறையின் ஒரு பிரிவாக 1957 ஆம் ஆண்டு, டெல்லியில் அமைந்துள்ள மத்திய சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத் திற்கு ஒப்ப, ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இந்த ஆராய்ச்சி நிலையம், தமிழ் நாட்டில் அமைந்துள்ள சாலைகள், பாலங்களுக்கான புலனாய்வு கட்டுமானம், பராமரிப்பு தொடர்பாக செயல் முறை சார்புடைய ஆராய்ச்சிகளை மேற்கொண்டு செயல்படுகிறது.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையம் சாலை மற்றும் பாலங்கள் அமைப்பதில் ஏற்படும் செலவுகளை சிக்கனப்படுத்தும் வகையில் அறிவியல் அடிப்படையில் ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டு நடவடிக்கைகளை ஒருங்குப்படுத்துகிறது.

1990 மே 2]

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் செயல் திட்டங்களை நான்கு பெரும் பிரிவுகளாக வகைப்படுத்துலாம்.

(அ) மண் மற்றும் அடித்தளம் பொறியியல்.

(ஆ) கற்கலவை மற்றும் கட்டுமானம்.

(இ) நிலக்கீல் மற்றும் சரளைக் கற்கள்.

(ஈ) போக்குவரவு மற்றும் போக்குவரத்து.

ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டு நடவடிக்கைகளை உயர்த்தும் பொருட்டு பொருட்களை சோதனை செய்வதற்காக தஞ்சாவூர், மதுரை, திருநெல்வேலி மற்றும் கோயம்புத்தூரிலும் மண்டல ஆய்வகங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. மேலும், சேலம், கடலூர் சென்னையில் மண்டல ஆய்வகங்கள் நிறுவ திட்டமிடப்பட்டுள்ளன.

1989—90 ஆம் ஆண்டில் இரண்டு ஆராய்ச்சி திட்டங்கள் முடிவு பெற்றன. இவ்வாண்டில் மேற் கொள்ளப்பட்ட குறிப்பிடத்தக்க ஆராய்ச்சி வேலைகள் மற்றும் 1990—91-ல் மேற் கொள்ளவிருக்கும் பணிகளின் விவரம் பின்வருமாறு :—

1. பாம்பன் பாலத் தளத்தின் உள் அளவுகள் மற்றும் உஷ்ண நிலை மாறுபாடுகளைக் கண்டறிய, அதன் கட்டுமானத்தின் போது, அப்பாலத்தில் கருவிகள் பொருத்தப்பட்டு, அளவுகள் அவ்வப்போது எடுக்கப்பட்டு வருகின்றன.

2. ஆசிய மேம்பாட்டு வங்கியுடன் தள மேலாண்மைத் திட்டம் மேற்கொள்ளப்பட்டு இத்துறைச் சார்ந்த 30 பொறியாளர்களுக்கு நவீன செயல் முறை நுட்பங்களில் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

3. கிழக்கு கடற்கரைச் சாலை மற்றும் மதுரை கொச்சி சாலைகளை மேம்படுத்தும் திட்ட அறிக்கைகள் தயாரிக்கப்பட்டது.

4. ரூ. 70 இலட்சம் செலவில் 50 சதவிகிதம் மத்திய அரசு நிதி உதவியுடன் கனரக சோதனைத் தளத்திற்கான வடிவமைப்பு நிர்ணயிக்கப்பட்டு, வேலை ஆரம்பிக்கப்பட உள்ளது.

5. சோதனைத் தளத்தில் பல்வேறு கருவிகள் பொருத்தி சாலை அமைப்பதில் சிக்கனம் ஏற்படுத்தும் விவரக் குறிப்பீடுகளை உருவாக்குவது முன்னேற்ற நிலையில் உள்ளது.

[1990 மே 2]

6. நடப்பு நிதி ஆண்டு 1989—90-இல் பகுதி 2 திட்டத்தின் கீழ் ஆராய்ச்சி மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்காக ரூ. 26 இலட்சங்கள் ஒதுக்கீடு செய்யப்பட்டு. அத்தொகையும் முழுமையாகப் பயன்படுத்தப்பட்டது.

7. நடப்பு நிதி ஆண்டு 1989—90-இல் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலைய செயல் முறைகளுக்காக பராமரிப்புப் பணிகளுக்காக ரூ. 13 இலட்சம் செலவிடப்பட்டது. 1990—91 ஆம் ஆண்டிற்கு மதிப்பிட செலவினமாக ரூ. 15 இலட்சம் ஒதுக்கப்பட்டு உள்ளது.

8. இத்துறையைச் சார்ந்த பொறியாளர்களுக்குப் பணியிடைப் பயிற்சி அளிக்க 1990-91 ஆம் ஆண்டில் நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் பயிற்சி நிலையம் நிறுவ திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

9. 1990—91 ஆம் ஆண்டிற்கு பகுதி 2 திட்டத்தின் கீழ் ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிகளில் ஆய்வக வசதிகளைப் பெருக்குவதற்காக ரூ. 27.31 இலட்சம் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

10. எட்டாவது திட்டம் 1990—95-ற்காக மொத்தத் தேவைகளான ரூ. 35,409.00 இலட்சத்தில் மத்தியச் சாலை நிதியின் கீழ் ஆராய்ச்சி மற்றும் மேம்பாட்டுப் பணிக்காக ரூ. 715.00 இலட்சம் கோரப்பட்டது. 1990—91 ஆம் ஆண்டிற்குரிய குறியீடு ரூ. 115.00 இலட்சமாகும்.

11. முன்னேற்ற நிலையில் உள்ள திட்டங்களின் பட்டியல் இணைப்பு 9 'அ' விலும், முன் மொழியப்பட்ட புதிய திட்டங்களின் பட்டியல் இணைப்பு 9'' ஆ' விலும் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்.

முன்னுரை :

“தமிழக அரசு” சென்னை நகரில் நகர்ப்புற மக்களின் பிரச்சினைகளுக்குத் தீர்வு காணும் பொருட்டு உலக வங்கியின் நிதியுதவியுடன் 1971 ஆம் ஆண்டு முதல் பல்வேறு திட்டங்களை செயல்படுத்தி வருகின்றது. சென்னை புறநகர் வளர்ச்சிக்கான முதல் திட்டம் 1977 முதல் 1980 வரை செயல்படுத்தப்பட்டது. இரண்டாவது திட்டம் 1981 முதல் 1985 வரை செயல்படுத்தப்பட்டது. மேற்கண்ட திட்டங்களில் பெறப்பட்ட அனுபவங்களை கருத்தில் கொண்டு “தமிழக அரசு”, சென்னை மற்றும் நகரங்களின் மேம்பாட்டுக்காக உலக வங்கியின் கடன் உதவியுடன் புதியதொரு திட்டத்தை செயலாக்க திட்டமிட்டது.

1990 மே 2]

2. இத்திட்டம் “தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டம்” என அழைக்கப்படுகிறது. இத்திட்டத்தின் ஒரு பிரிவு போக்குவரத்து மேம்பாட்டுத் திட்டமாகும் இப்பிரிவின் பணிகள் தமிழ்நாடு நெடுஞ்சாலை ஊரகப் பணித்துறையின் மூலம் செயல்படுத்தப்படுகிறது. இப்பிரிவின் திட்ட மதிப்பீடு ரூ. 100.30 கோடியாக உள்ளது. இத்திட்டத்தில் கட்டுமானப் பணிகளுக்காக செலவிடப்படும் தொகையில் 75 விழுக்காடு உலக வங்கியிடமிருந்து ஈடு செய்யப்படுகின்றது.

இத்திட்டம் 1988ஆம் ஆண்டு தொடங்கப்பட்டு 6 ஆண்டு களில் செயலாக்கப்பட உள்ளது.

இத்திட்டம் சென்னை மற்றும் கோயம்புத்தூர், மதுரை, திருச்சிராப்பள்ளி, சேலம், திருநெல்வேலி, தூத்துக்குடி, ஈரோடு, திருப்பூர், வேலூர் ஆகிய நகரங்களில் செயல்படுத்தப்படுகின்றது.

குறிக்கோள் :

இத்திட்டத்தின் பணிகள் கீழே கண்டுள்ள அடிப்படையில் தேர்வு செய்யப்படுகின்றன.

1. போக்குவரத்து நெறிகளை குறைந்த செலவில் சிறந்த முறையில் பராமரிப்பதின் மூலம் சாலைகளின் திட்ட முதலீட்டை குறைப்பது.

2. குறிப்பாக நகர்ப்புறத்தில் குறைந்த வருவாயில் வாழும் மக்களின் தேவைக்கான அடிப்படையில் போக்குவரத்தின் திறமையையும், தன்மையையும் மேம்படுத்துவது :

3. சாலை உபயோகிப்பாளர்களின் தேவைக்கேற்ப நகர சாலைகளின் திறனையும், நிலையையும் மேம்பாடு செய்வது :

4. போக்குவரத்துக்களின் நெறிகளை நல்ல முறையில் அமுல்படுத்துவது;

5. பாதுகாப்பான பயணம் செய்வதற்கான வசதிகளை, குறிப்பாக பாதசாரிகளுக்கும், மெதுவாக செல்லும் வாகனங்களுக்கும் அமைத்துக் கொடுப்பது.

திட்டப்பணிகளின் தேர்வு மற்றும் நோக்கம் :

இத்திட்டத்தின் கீழ் பணிகள், போக்குவரத்து, பொருளாதார மற்றும் சமூக தேவையின் அடிப்படையில் தேர்ந்து எடுக்கப்படுகின்றன. இந்தத் திட்டப் பணிக்கு முதலீடு செய்யுமுன் ஒரு பணிக்கு பல்வேறு மாற்று வழிகள் ஆராயப்பட்டு அதில்

[1990 மே 2]

எந்த ஒரு வழி முதலீட்டுக்கு 12 விழுக்காடு திரும்பப் பெறக் கூடிய விதெத்தில் அமைகிறதோ, அந்த வழி தேர்வு செய்யப் படுகின்றது.

நகரங்களில் உள் வட்டச்சாலை அமைத்தல், புறவழிச்சாலை அமைத்தல், பாலங்கள் கட்டுதல், இருப்புப் பாதை கடவினை அகற்றி அவ்விடங்களில் சாலை மேம்பாலம் அல்லது சாலை-கீழ்ப் பாலங்கள் அமைத்தல் மற்றும் தற்போதுள்ள சாலைகள், பாலங்கள் மேம்பாடு செய்யும் பணிகள் இத்திட்டத்தில் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படுகின்றன.

அங்கீகரிக்கப்பட்ட பணிகள் :

இத்திட்டத்தில் 19 பணிகளுக்காக ரூ. 5,511.00 இலட்சங்களுக்கு அரசு நிர்வாக ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இதில் ரூ. 278.00 இலட்சங்கள் மதிப்புள்ள பணிகள் சென்னை மாநகராட்சியால் செயல்படுத்தப்படும். சென்னை

பணிகளின் முன்னேற்ற விவரம் :

2,143 இலட்சங்களுக்கான மதிப்பில் 7 பணிகள் தற்சமயம் நடைபெற்று வருகின்றன.

ரூ. 350 இலட்சங்கள் கொண்ட ஒரு பணிக்கான ஒப்பந்தம் அரசின் ஒப்புதலுக்காக பரிந்துரைக்கப்பட்டுள்ளது. இந்தப் பணியும் விரைவில் ஆரம்பிக்கப்படும்.

மீதமுள்ள 9 பணிகளை 1990—91 ஆம் ஆண்டில் ஆரம்பிக்க திட்டமிடப்பட்டுள்ளது.

பணிகளின் விவரங்கள் இணைப்பு 10-இல் உள்ளது.

செலவினங்கள் :

1988-89 ஆம் ஆண்டில் இந்தத் திட்டத்தின் கீழ் ரூ. 165.64 இலட்சங்கள் செலவு செய்யப்பட்டது.

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 1,000.00 இலட்சங்கள். ஆனால் திருத்திய மதிப்பீட்டுப்படி நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 400.00 இலட்சங்கள் ஆகும். இந்த ஒதுக்கீட்டில் ரூ. 500.00 இலட்சங்களும் செலவிடப்பட்டுள்ளது.

1990 மே 2]

1990-91 ஆம் ஆண்டுத் திட்டம் :

1. ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட எல்லா வேலைகளும் செயல்படுத்தப்பட உள்ளன.

2. இரண்டு பணிகள் முடிக்கப்பட்டு விடும்.

3. 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 11.91 கோடிகள் ஆகும்.

சென்னை புறநகர் மேம்பாட்டுத் திட்டம் 1 மற்றும் 2 :

முன்னுரை :

சென்னை பெருநகர் மேம்பாட்டிற்காக நிதி உதவி பெறுவதற்காக உலக வங்கித் திட்டம் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. நீண்ட காலத்தில் திருப்பிச் செலுத்தும் வகையில் கடன் தொகையினை தமிழ்நாடு அரசுக்கு கொடுத்து சென்னை பெருநகரின் பல துறைகளில் மேம்பாட்டுக்கு வழி வகுக்க பன்னாட்டு அபிவிருத்தி குழு முன் வந்தது. இதில் ஒரு துறைதான் சாலைப் பிரிவு, இதன் கீழ் உள்வட்டச்சாலை அமைத்தல், நடை பாதைகள் மற்றும் மிதிவண்டி வழித் தடங்கள் அமைத்தல், வண்டி தடங்கள் அமைத்தல், பாதசாரிக்கான சுரங்க நடைபாதைகள், பாலங்கள் கட்டுதல், சாலை சந்திப்புக்களை மேம்பாடு செய்தல் போன்ற பணிகள் செயலாக்க எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. இத்திட்டம் இரண்டு கட்டங்களாக சென்னை புறநகர் மேம்பாட்டுத் திட்டம் 1 மற்றும் 2 என எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டன.

2. இதில் முதல் கட்டத்தின் கால வரையறை 1977 முதல் 1980 வரையும், இரண்டாவது கட்டத்தின் கால வரையறை 1981 முதல் 1985 வரையிலாகும்.

சென்னை புறநகர் வளர்ச்சித் திட்டம் 1-க்கு கட்டுமான பணிக்கான செலவில் 45 விழுக்காடும், திட்டம் 2-க்கு கட்டுமானப் பணிக்கான செலவினங்களில் 55 விழுக்காடும் ஈடு செய்யப்பட்டு உள்ளது.

சென்னை புறநகர் மேம்பாட்டுத் திட்டம் 1 :

பணிகளின் முன்னேற்ற விவரம் :

சென்னை புறநகர் மேம்பாட்டுத் திட்டம் 1-ல் செயலாக்கத்திற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்ட வேலைகளில் ஒரு சிறு பகுதியில் நிலங்கள் கிடைக்காத காரணத்தாலும் மற்றும் வைத்தியநாத

[1990 மே 2]

முதலி தெரு சாலை மேம்பாலம் அமைக்கும் புணியும் நீங்கலாக மற்ற எல்லா பணிகளும் முடிவடைந்து சாலை போக்குவரத்துக்கும் திறந்து விடப்பட்டுள்ளது.

செலவினங்கள் :

1989—90 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 105.62 இலட்சங்கள். ஆனால் ஒரு பணியில் ஏற்பட்டுள்ள கால தாமதத்தால் இந் நிதியாண்டில் ரூ. 47.00 இலட்சங்கள் செலவாகும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1990-91 ஆம் ஆண்டுத் திட்டம் :

1. வைத்தியநாத முதலி தெருவில் சாலை மேம்பாலம் கட்டும் பணி நடைபெற்றுக்கொண்டு இருக்கிறது. இப்பணி 1990—91 இல் முடிவடைந்துவிடும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 1,00.19 இலட்சங்கள் ஆகும்.

சென்னை புறநகர் மேம்பாட்டுத் திட்டம் 2:

பணிகளின் முன்னேற்ற விவரம் :

இத்திட்டத்தில் அடங்கிய எல்லா வேலைகளும் 1989—90 ஆம் ஆண்டில் முடிவடைந்துவிடும்.

செலவினங்கள் :

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 6.73 இலட்சங்கள். ஆனால் இவ்வாண்டிற்கான செலவு ரூ. 9.00 இலட்சங்களாக இருக்கும் என எதிர்ப்பார்க்கப்படுகிறது.

1990-91 ஆம் ஆண்டுத் திட்டம் :

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 2.63 இலட்சங்கள்.

ஒருங்கிணைந்த நகர் வளர்ச்சித் திட்டம் :

முன்னுரை :

நெடுஞ்சாலைத் துறை மற்றும் சென்னை மாநகராட்சி வரம்பிற்குட்பட்ட சென்னை பெருநகர வளர்ச்சிக் குழும எல்லைக்குட்பட்டும் உள்ள தேர்வு செய்யப்பட்ட சாலைகள் இத்திட்டத்தின் கீழ் எடுக்கப்பட்டுள்ளது.

1990 மே 2]

பணிகளின் முன்னேற்ற விவரம் :

இத்திட்டத்தில் தேசிய நெடுஞ்சாலை எண். 5 கி.மீ. 7/6-இல் பாலம் கட்டும் பணியும் மற்றும் வேளச்சேரி புறவழிச் சாலை அமைக்கும் பணியில் நில ஆர்ஜிதம் செய்வதில் தாமதமாகும் ஒரு சிறு பகுதி நீங்கலாக மற்ற எல்லாப் பணிகளும் முடிவடைந்துள்ளன.

செலவினங்கள் :

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு ரூ. 5.18 இலட்சங்கள். ஆனால் நிதி ஆண்டான 1989-90-இல் ரூ. 8.40 இலட்சங்கள் செலவிடப்படும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

1990-91 ஆம் ஆண்டுத் திட்டம் :

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான நிதி ஒதுக்கீடு. இத்திட்டத் திற்கு ரூ. 5.95 இலட்சங்கள் ஆகும்.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 1

1989-90 ஆம் ஆண்டில் மாநில நெடுஞ்சாலைகள் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ள

பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்.	மாவட்டத்தின் கோட்டத்தின் பெயர்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு (ரூபாய் இலட்சத்தில்).	தற்போதைய நிலை.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன்.	விருதுநகர் தென்காசி-மதுரை சாலை யில் கி.மீ. 73-0 74-2 மற்றும் கி.மீ. 74/10- 76/0 நீங்கலாக கி.மீ. 73/0-800 இல் வாகனப் பாதையை உறுதிப் படுத்துதல் உட்பட மேம்பாடு செய்தல்.	46.00	பணி முன் நேற்றத் தில் உள் ளது.
2	திருச்சிராப்பள்ளி	திருச்சிராப்பள்ளி பெரம்பலூர்-மானா மதுரை சாலை கி.மீ. 45/2இல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00	திருப்புச் சாலை அமைக் கப்படு கிறது.

இணைப்புகள்

1990 மே 2

3 பசும்பொந்தேவர் சிவகெங்கை
திருமகனார்

.. பெரம்பலூர்-மாணா
மதுரை சாலை கி.மீ.
217/6-இல் உள்ள
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

2.50 திருப்புச்
சாலை
அமைக்கப்
பட்டுள்
ளது.

4 நீலகிரி உதகமண்டலம்

.. காலிகட்-வைத்ரி-
கூடலூர் சாலை
கி.மீ. 130/4 இல்
உள்ள பாலத்தை
திரும்பக் கட்டுதல்.

5.00 பணி
தொடங்
கப்பட்
டுள்ளது.

5 கோயம்புத்தூர் கோயம்புத்தூர்

.. கோயம்புத்தூர்-திண்டுக்
கல் சாலை கி.மீ.
47/4 இல் உள்ள வலு
விழந்த வளைவுப்
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

15.00 ஒப்பந்தம்
நிச்சயிக்
கப்பட
வேண்டும்.

மொத்தம்

76.50

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 2.

1990-91 ஆம் ஆண்டில் மாநில நெடுஞ்சாலைத் திட்டத்தின் கீழ் ஒப்புதல் அளிக்கப்படவுள்ள பணிகளின் பட்டியல்.

வரிசை எண்.	மாவட்டம்.	கோட்டம்.	பணியின் பெயர்.	உத்தேச மதிப்பீடு.	1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
				(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1	திருவண்ணாமலை சம்புவராயர்.	திருவண்ணாமலை..	கடலூர்-சித்தூர் சாலை கி.மீ. 85/4 இல் உள்ள சிதைவுற்ற சிறு பாலத்தை திரும்பக்கட்டுதல்.	3.00	2.00
2	திருச்சிராப்பள்ளி	திருச்சிராப்பள்ளி ..	நாகப்பட்டினம்-கடலூர் மைசூர் சாலை கி.மீ. 119/10 இல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	12.00	2.00
3	கே.	கே.	திருச்சிராப்பள்ளி-நாமக்கல் சாலை கி.மீ. 59/8 இல் உள்ள சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00	2.00

4 சேலம்

.. நாமக்கல் ..

.. திருச்சிராப்பள்ளி-

15.00

5.00

நாமக்கல் சாலையில்

கி.மீ. 70/6—75/8

பகுதியில் தேவைப்

படும் இடங்களில்

சாலை அகலத்தை

தரத்திற்கு விரிவு

படுத்திதல்.

மொத்தம்

.. 35.00

11.00



இணைப்பு 3.

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டம்.

மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்.

வரிசை மாவட்டம்.
எண்.

கோட்டம்.

பணியின் பெயர்.

உத்தேச பணியின்
மதிப்பீடு தற்போதைய
(ரூபாய் நிலை.
இலட்சத்தில்).

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1	திண்டுக்கல் காயிதேமில்லத்.	திண்டுக்கல்	... பழனி-தாராபுரம் மேற்கு சாலையில் கி.மீ. 5/6-8 இல் மான்னார் அருகே சண்முகா நதியின் குறுக்கே பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	78.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக்கப் பட வேண்டும்.
2	சிதம்பரனார் ..	தூத்துக்குடி ..	... மதுரை- தூத்துக்குடி சாலை கி.மீ. 90/8 இல் உள்ள வளைவு கட்டுமானத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00	முக்கிய சிறு பாலம் கட்டப் பட்டு விட் டது. பாது காப்பு கற் கள் நடப் பட வேண் டும்.

இணைப்புகள்

1990 மே 2

3 பசும்பொன்
தேவர்
திருமகன்.

சிவகெங்கை

.. மதுரை-தொண்டி சாலை
கி.மீ.18/2(1) இல்
உள்ள வளைவுக்
கட்டுமானத்தை
திரும்பக் கட்டுதல்.

1.50 திருப்புச்
சாலை
போடும்
பணி
நடை
பெறு
கிறது.

4 பசும்பொன்
தேவர் திருமகன்.

சிவகெங்கை

.. மதுரை-தொண்டி
சாலை கி.மீ.18/2 (2)
இல் உள்ள வளைவுக்
கட்டுமானத்தை
திரும்பக் கட்டுதல்.

2.50 மண் வேலை
நடை
பெறு
கிறது.

5 இராமநாதபுரம்

பரமக்குடி

.. மதுரை-தொண்டி சாலை
கி.மீ.71/8-இல் உள்ள
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

10.00 பணி
தொடங்க
உத்திர
விடப்
பட்டுள்
ளது. அஸ்
திவாரப்
பணி நடை
பெறு
கிறது.

6 தஞ்சாவூர்

.. நாகப்பட்டினம்

.. நாகப்பட்டினம்-வேளாங்க
ண்ணி சாலை கி.மீ.
4/2இல் உள்ள
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

4.00 திருப்புச்
சாலை
அமைக்கப்
பட்டு உள்
ளது.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
7	கோயம்புத்தூர்	கோயம்புத்தூர் ..	கோயம்புத்தூர்-கிறுவாணி சாலை கி.மீ. 25/4 இல் பாலம் ஒன்று கட்டுதல்.	15.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக் கப்பட வேண்டும்.
8	பெரியார்	.. ஈரோடு ..	கோபிசெட்டிபாளையம்-செவந்தப்பூர் சாலை கி.மீ. 3/2 மற்றும் 8/4 இல் உள்ள வலுவிலிந்த குறுகிய சிறு பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்.	15.00	கி.மீ. 3/2 இல் உள்ள பாலப் பணிக்கு மறு ஒப்பந்தப் புள்ளி கோர வேண்டும். கி.மீ. 8/4 இல் உள்ள பாலப் பணிக்கு ஒப்பந்தம் ஏற்கப் பட்டுள்ளது.
9	திருச்சிராப்பள்ளி	திருச்சிராப்பள்ளி ..	முசிறி-துறையூர் சாலை கி.மீ. 72/10 இல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	15.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக் கப்பட வேண்டும்.

10 தென்னாற்காடு

விழுப்புரம்

.. சென்னை-கும்பகோணம்,
தஞ்சாவூர் சாலை
கி.மீ.156/4 இல் உள்ள
சிதைவுற்று வலு
விழந்த நிலையில்
உள்ள வளைவுப்
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

15.00

பணி

தொடங்
கப்பட
வேண்டும்.

1990 மே 21

11 கோயம்புத்தூர்

கோயம்புத்தூர்

.. பொள்ளாச்சி-பல்லடம்
சாலையில் கி.மீ.
36/0-48/6 பகுதியை
அகலப்படுத்தி உறுதிப்
படுத்துதல்.

60.00

கல்பரத்தும்
பணி முன்
னேற்றத்
தில் உள்
ளது.

இணைப்புகள்

12 தஞ்சாவூர்

.. நாகப்பட்டினம்

கீழ் வேளூர்-கச்சானம்
சாலை கி.மீ.14/6இல்
உள்ள வலுவிழந்த
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

5.00

ஒப்பந்தம்
நிச்சயிக்
கப்பட்டு
பணி
தொடங்க
உள்ளது.

507

(1) (2)

13 தஞ்சாவூர்

(3)

.. தஞ்சாவூர்

(4)

கும்பகோணத்திற்கு புற
வழிச்சாலை அமைப்
பதற்காக நிலம்
கையகப்படுத்துதல்.

(5)

40.00

(6)

விரிவான
மதிப்பீடு
தயாரிப்
பில் உள்
ளது.

மொத்தம்

264.00

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு 4.

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டப் பிரேரணைகள்.

மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்.

வரிசை எண். மாவட்டம். கோட்டம். பணியின் பெயர். உத்தேச மதிப்பீடு. 1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவு மதிப்பீடு.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
				(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)	
1	தஞ்சாவூர் ..	நாகப்பட்டினம் ..	மயிலாடுதுறை-முத்துப் பேட்டை சாலை கி. மீ. 77/10 இல் உள்ள பாலத்திற்கு அணுகு சாலைகள்.	7.00	3.00
2	திருச்சிராப்பள்ளி	திருச்சிராப்பள்ளி ..	திருச்சிராப்பள்ளி-சிதம்பரம் சாலை கி.மீ. 33-2 இல் தற்போதுள்ள பழுதடைந்த வளைவுப் பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	18.00	8.00

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3 தென்னாற்காடு	விழுப்புரம்	..	கண்ணாளம் கிராமத் திற்கு அருகாமையில் ஆற்காடு-விழுப்புரம் சாலை கி.மீ. 67-10 இல் கண்ணாளம் ஓடையின் குறுக்கே உள்ள வலு விழந்த பாலத்தை திரும்பக்கட்டுதல்.	45.00	8.00
4 திருவண்ணாமலை-சம்புவராயர்.	திருவண்ணாமலை	..	திருவத்திபுரம் நகருக்கு புறவழிச்சாலை அமைப்பதற்காக நிலம் கையகப்படுத்துதல்.	40.00	5.00
5 வடஆற்காடு-அம்பேத்கார்.	வேலூர்	..	திருப்பத்தூர்-ஆலங்காயம் சாலை கி.மீ. 20-6 இல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	18.00	4.00
6 தஞ்சாவூர்	..	நாகப்பட்டினம்	..	18.00	4.00
7 செங்கை-அண்ணா	செங்கல்பட்டு	..	புக்கத்துறை-உத்திரமேரூர் சாலையில் கி.மீ. 2/8, 11/4, 13/6 மற்றும் 19/10 இல் உள்ள சேதமுற்ற சிறு பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்.	12.00	6.00

8	செங்கை-அண்ணா	செங்கல்பட்டு	.. சென்னை-வண்டலூர்- கேளம்பாக்கம் சாலை கி.மீ. 36/4, 46/4, 48/2 இல் உள்ள சிதைவுற்ற சிறு பாலங்களைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	8.00	6.00
9	செங்கை-அண்ணா	செங்கல்பட்டு	.. செய்யார்-வந்தவாசி சாலை யுடன் இணையும் உத்திர மேரூர்-கமலம் பூண்டி சாலை கி.மீ. 3-2, 3/10 மற்றும் 6/2 (3 உருப்படி கள்)-இல் உள்ள சிதை வுற்ற சிறு பாலங் களைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	6.00	6.00
10	தீநன்னாற்காடு	கடலூர்	.. கடலூர்-விருத்தாசலம்- சேலம் சாலை கி.மீ. 37/2 இல் உள்ள சிதைவுற்ற பாலத் தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	25.00	4.00
11	திருச்சிராப்பள்ளி	திருச்சிராப்பள்ளி	.. மாதூர்-திட்டக்குடி சாலை கி.மீ. 18/8 இல் உள்ள சிதை வுற்ற பாலத்தைத் திரும்பக் கட்டுதல்.	10.00	3.00

இணைப்பு — 4 தொடர்ச்சி

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டப் பிரேரணைகள்—தொடர்ச்சி.
மாவட்டப் பெருஞ்சாலைகள்— தொடர்ச்சி.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
12	திருநெல்வேலி- கட்டபொம்மன்.	திருநெல்வேலி ..	வள்ளியூர்-விஜயபதி சாலை கி.மீ. 19/4 மற்றும் 19/6 இல் வலுவிழந்த குறுகிய சிறு பாலங் களை திரும்பக் கட்டு தல்.	20.00	4.00
13	திண்டுக்கல்- காயிதேமில்லத்.	திண்டுக்கல் ..	வெங்கடாஸ்திரி கோட்டைக்கு அருகா மையில் அம்மைய நாயக்கனார்-பெரிய குளம் சாலை கி.மீ. 14/8 மற்றும் 14/10 இல் உள்ள பாலங் களை திரும்பக் கட்டுதல்.	30.00	4.00
14	காமராஜர் ..	விருதுநகர் ..	சாத்தூர்-சிவகாசி- திருவில்லிபுத்தூர் சாலை கி.மீ 17/6 இல் உள்ள வலுவிழந்த பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	7.00	2.00

மொத்தம் ..

264.00

67.00

இணைப்பு—5.

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டம்.

இதர மாவட்ட சாலைகள்.

வரிசை
எண்.

மாவட்டம்.

கோட்டம்.

பணியின் பெயர்.

உத்தேச
மதிப்பீடு
(ரூபாய்
இலட்சத்தில்).பணியின்
தற்போதைய
நிலை.(1) (2)
1 தஞ்சாவூர் ..(3)
தஞ்சாவூர்(4)
.. மேகலத்தூர்-பத்தளப்
பேட்டை சாலைகி.மீ.
3/4 இல் கல்லணை
ரால்வாயின் குறுக்கே
பாலம் கட்டுதல்.(5)
35.00(6)
ஒப்பந்தம் :
நிச்சயிக்
கப்பட
வேண்டும்.

2 செங்கை-அண்ணா செங்கல்பட்டு ..

மேலனூர்,மெய்யூர்சாலை
கி.மீ. 4/6-8 இல்
கொரத்தலையார்
ஆற்றின் குறுக்கே
குழாய் தாம் போகி
கட்டுதல்.

20.00

ஒப்பந்தம்
நிச்சயிக்
கப்பட
வேண்டும்.3 திருவண்ணாமலை—திருவண்ணாமலை ..
சம்புவராயர்.கலவை-வாழப்பந்தல்
சாலை கி.மீ. 21/6
இல் செய்யாற்றின்
குறுக்கே பாலம்
ஒன்று கட்டுதல்.

12.00

ஒப்பந்தம்
நிச்சயிக்
கப்பட
வேண்டும்.

மொத்தம் ..

67.00

இணைப்பு—6.

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டப் பிரேரணைகள்.

வரிசை எண் மற்றும்
மாவட்டம்.

கோட்டம்.

பணியின் பெயர்.

உத்தேச 1990-91
மதிப் ஆண்டிற்கான
பீடு. வரவு-செலவு
மதிப்பீடு.

(1)

(2)

(3)

(4) (5)
(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

1- தென்னாற்காடு கடலூர்.

மன்னார்குடி—ஓமம்புலி
யூர் சாலை கி.மீ.
3/4 இல் உள்ள சிதை
வுற்ற பாலத்தைத்
திரும்பக் கட்டுதல்.

20.00

3.00

2- திருவண்ணாமலை-திருவண்ணாமலை
சம்புவராயர்.

திருவண்ணாமலை—
அவனூர்பேட்டை
சாலை கி.மீ. 5-2 இல்
உள்ள சிதைவுற்ற சிறு
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

3.00

3.00

3 தஞ்சாவூர் .. தஞ்சாவூர்

பெரமூர்—ஆணைக்குடி
சாலை கி.மீ. 2/4 இல்
உள்ள சீர் குலைந்த
பாலத்தை திரும்பக்
கட்டுதல்.

10.00

2.00

4 தஞ்சாவூர்	.. நாகப்பட்டினம்	.. வேளாங்கண்ணி—வேதா ரண்யம் சாலை கி.மீ. 31/10 இல் உள்ள சிதைவுற்ற சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	3.00	3.00
5 சேலம்	.. சேலம்	.. தீவட்டிப்பட்டி—தானிங் பேட்டை சாலை கி.மீ. 4/8 இல் உள்ள வலு விழந்த சிறு பாலத்தை கிரும்பக் கட்டுதல்.	6.00	3.00
6 செங்கை-அண்ணா செங்கல்பட்டு	.. மதுக்கரை—கடலூர்	சாலை கி.மீ. 0/2, 1/6, 4/2, 4/10, 5/6, 15/4, 22/6, 24/2, 24/6, 25/2(1)(2) உள்ள சிறு பாலங் களை திரும்பக் கட்டுதல்.	18.00	6.00
7 செங்கை-அண்ணா செங்கல்பட்டு	.. பொன்னேரி—தாரை- பெராந்தூர்	சாலை கி.மீ. 4/2 இல் உள்ள பழுதடைந்த சிறு பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	5.00	3.00

இணைப்பு 6—தொடர்ச்சி.

1990-91 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்ட பிரேரணைகள்— தொடர்ச்சி.

3 செங்கை-அண்ணா செங்கல்பட்டு

.. நெல்வாய்-திருக்
கழுக்குன்றம் சாலை
கி.மீ. 4/8, 5/2,
மற்றும் 7/2 இல் உள்ள
பழுதடைந்த சிறு
பாலங்களை திரும்பக்
கட்டுதல்.

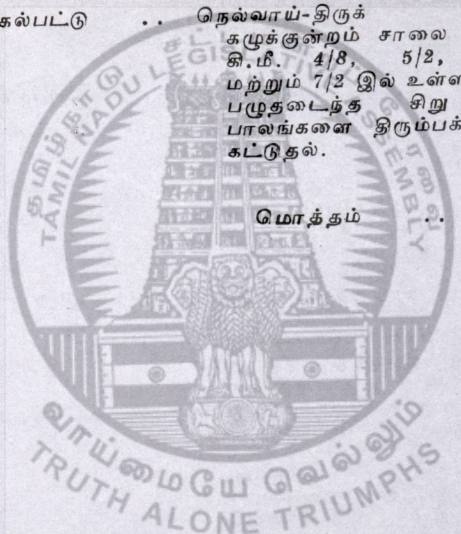
6.00

3.00

மொத்தம்

71.00

26.00



இணைப்பு—7.

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி-2 திட்டம்.

இதர சாலைகள்.

வரிசை எண் மற்றும்
மாவட்டம்.

கோட்டம்.

பணியின் பெயர்.

உத்தேச
மதிப்
பீடு.

பணியின்
தற்போதைய
நிலை.

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

1 தஞ்சாவூர்

..

நாகப்பட்டினம்

..

மொட்டாத்தூர்—

கொத்தவாசல்
மேல சகடமங்கலம்
சாலை கி.மீ. 0/2 இல்
அரசலாற்றின்
குறுக்கே பாலம்
ஒன்று கட்டுதல்.

(ரூபாய் இலட்சத்தில்.)
21.00 ஒப்பந்தம்
நிச்சயிக்
கப்பட
வேண்டும்.

2 சேலம்

..

சேலம்

..

தலைவாசல் ஊராட்சி
ஒன்றியத்தில் அக்கரை
பூலாம்பாடி சாலை
யில் சுவேதா நதியின்
குறுக்கே பாலம் ஒன்று
கட்டுதல்.

16.00

விரிவான
மதிப்பீடு
தயாரிக்கப்
படுகிறது.

இணைப்பு 7— தொடர்ச்சி.

1989—90 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி—2 திட்டம்—தொடர்ச்சி.
இதர சாலைகள்—தொடர்ச்சி.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
3 தென்னாற்காடு	கடலூர்	ஆலப்பாக்கம்—பெரிய குப்பம்(வழி)திருச்சி சோரபுரம் சாலை கி.மீ. 0/0-4/1, மேம்பாடு செய்தல்.	12.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக்கப் பட வேண்டும்.
4 வட ஆற்காடு	திருவண்ணாமலை	கேட்டவரம்பாளையம் முதல் கிடாம்பாளையம் வழியாக நேரு நகருக்கு செல்லும் சாலை கி.மீ. 0/0-7/0 மேம்பாடு செய்தல்.	16.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக்கப்பட வேண்டும்.
5 திருச்சிராப்பள்ளி	திருச்சிராப்பள்ளி	தாவாக்குடி—பழங்கனங்குடி சாலை கி.மீ. 0/0-4/4, மேம்பாடு செய்தல்.	10.00	பணி தொடங்கப்பட்டுள்ளது.
6 புதுக்கோட்டை	புதுக்கோட்டை	காணூர்—கண்ணன்குடி சாலை கி.மீ. 0/0-2/2, மேம்பாடு செய்தல்.	5.00	மண்வேலையும் மணல் செஞ்சரள் கலவை பணி முடிக்கப்பட்டுள்ளது.
7 மதுரை	மதுரை	சேடப்பட்டி—கேதுவார்பட்டி. (வழி) ஐம்பலாபுரம் சாலை கி.மீ. 0/0-4/0, மேம்பாடு செய்தல்.	9.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக்கப்பட வேண்டும்.

8	கோயம்புத்தூர்	கோயம்புத்தூர்	அம்பரபாளையம்— சேதுமடை சாலை கி.மீ. 13/2 முதல் தும்மம்பட்டி சாலை கி.மீ. 0/0—5/0, மேம்பாடு செய்தல்.	18,00	சாலை அமைப் பும், வடிநீர் கட்டுமான பணியும் நடை பெறுகின்றன.
9	கோயம்புத்தூர்	கோயம்புத்தூர்	சமத்தூர்—முதல் எஸ். பொன்னாபுரம் அங்கிருந்து தேவனூர் புதூர் சாலை கி.மீ. 0/0—5/0 மேம்பாடு செய்தல்.	18,00	சாலை அமைப்பும் வடிநீர் கட்டுமான அமைப்பும் நடைபெறு கிறது.
10	சேலம்	நாமக்கல்	பாலமுனியப்பர் கோயில் சாலை கி.மீ. 0/0—210 மேம்பாடு செய்தல்.	7.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக்கப்பட வேண்டும்.
11	திருநெல்வேலி- கட்டபொம்மன்.	திருநெல்வேலி	திருபுரம் முதல் தச்ச நல்லூர் (வழி) சிவசக்தி டாக்ஸிஸ் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	20.00	மறு ஒப்பந்தப் புள்ளி கோரப் பட்டுள்ளது. நிலம் கையகப் படுத்தப்பட வேண்டும்.
12	திருநெல்வேலி கட்டபொம்மன்.	திருநெல்வேலி	மேலசேவை ஆற்று சாலை கி.மீ. 3/4-ல் உள்ள பாலத்தை திரும்பக் கட்டுதல்.	20,00	மறு ஒப்பந்தப் புள்ளி கோரப் பட்டுள்ளது.

இணைப்பு 7—தொடர்ச்சி.

1989-90 ஆம் ஆண்டிற்கான பருதி-2 திட்டம்—தொடர்ச்சி
இதர சாலைகள்—தொடர்ச்சி.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
13 காமராஜர்	விருதுநகர்	அச்சம்தவிர்த்தான்— கோடங்கிப்பட்டி சாலை கி.மீ. 0/0—3/4. மேம்பாடு செய்தல்.	12.00	ஒப்பந்தம் நிச்சயிக்கப்பட வேண்டும்.
		மொத்தம் ..	184.00	

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

இணைப்பு— 8.

1990—91 ஆம் ஆண்டிற்கான பகுதி— 2 திட்டப் பிரேரணைகள்.

இதர சாலைகள்.

வரிசை எண் மற்றும்
மாவட்டம்.

கோட்டம்.

பணியின் பெயர்.

உத்தேச
மதிப்பீடு.

1990—91

ஆண்டிற்

காண்

வரவு-செலவு

மதிப்பீடு.

(ரூபாய் இலட்சத்தில்)

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1 பசும்பொன் தேவர் திருமகன்.	சிவகெங்கை	இளையநங்குடி—கரும்பு கோட்டம் சாலை முதல் அரியாண்டிபுரம் வரை சாலை அமைத்து மேம்பாடு செய்தல்.	7.00	3.00
2 செங்கை-அண்ணா	சைதாப்பேட்டை	மடிப்பாக்கம்—வேளச்சேரி சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	12.00	6.00
3 தென்னாற்காடு	விழுப்புரம்	விழுப்புரம்—திருவண்ணா மலை சாலை கி.மீ. 61/10/இல் பிரிந்து வெங்கனூர் சாலைக்கு செல்லும் சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	10.00	3.00

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	522
4 தென்னாற்காடு	விழுப்புரம்	அன்னியூர்—பணமலை, சாலை கி.மீ. 11/10 முதல் வெங்கனூர்(வழி) வெள்ளையன்பட்டு சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	8.00	2.00	522
5 பசும்பொந்தேவர் திருமகன்.	சிவகெங்கை	அரியாண்டிபுரம் முதல் தெற்கு கீரனூர் வரை சாலை அமைத்து மேம்பாடு செய்தல்.	9.00	4.00	இணைப்புகள்
6 தருமபுரி	கிருட்டிணகிரி	நவலை முதல் பெரமண்ட பட்டி சாலையை மேம்பாடு செய்தல்.	15.00	4.00	
7 தருமபுரி	கிருட்டிணகிரி	அருர் நகரத்தையும் ஆதி திராவிடர் காலனியையும் இணைக்கும் வகையில் வாணி ஆற்றின் குறுக்கே கண்கள் கொண்ட தாம்போகி கட்டுதல்.	30.00	4.00	
8 பெரியார்	ஈரோடு	ஈரோடு—சக்திசாலை கி.மீ. 55/10இல் பிரிந்து செல்லும் இந்தியம் பாளையம் முகுள்ளம் பாளையம் சாலை கி.மீ. 214 இல் பாலம் கட்டுதல்.	10.00	4.00	
			101.00	30.00	1190 ரூப

1990 மே 2]

இணைப்பு— 9 அ.

நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் நடைமுறையில் உள்ள ஆராய்ச்சி திட்டங்கள் விவரம் :—

1. வலு ஊட்டிய மண் கொண்டு உயர் மட்டச் சாலைகளில் இரு பக்கங்களையும் பாதுகாக்கும் முறைகளை ஆராய்தல்.

2. ஆழமான கடைக்கால்களுக்கு சுமக்கும் திறன்களை பொருத்தமான முறை, மரபு, அழுத்தமறியும் கருவி மூலம் அறிந்து உருவாக்குதல்.

3. அடித்தள வடிகால்களின் கீழ் இழைகளை பயன்படுத்தல்.

4. கெட்டித்தளங்களின் மேல் ஏற்படும் விரிசல்களைத் தடுப்பதற்கு அதன் மேல்தளங்களின் நெகிழும் தன்மையினை நிலநுகர் இழைகளையும் நில நுகர் கம்பி வலைகளையும் பயன்படுத்தி விரிசல் தடுப்பு முறை எப்படி என்று ஆராய்தல்.

5. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தின் களிமண் அடித்தளத்தின் மேல் அமைக்கப்படும் கற்கலவைத் தளத்தன்மை குறித்து ஆராய்தல்.

6. நெடுஞ்சாலை ஆராய்ச்சி நிலையத்தில் சோதனைத் தளத்தை அமைத்தலும் கருவிகளைப் பொருத்துதலும்.

7. மணல் கப்பி, மணல் கலந்த களிமண் கலவைகளின் மொத்த சிறப்புக்குழைவுக் குறியீட்டு எண்ணையும், கலிபோர்னியா தாங்கும் விகித எண்ணையும் தொடர்புபடுத்தி ஆய்வது.

8. சாலை அமைப்பதில் வழக்காற்றல் இல்லாத பொருள்களைப் பயன்படுத்துதல் பற்றி ஆய்வு.

9. நிலக்கீல் பொருள்களில் பாலிமர் சேர்ப்பதால் ஏற்படும் தன்மை பற்றிய ஆய்வு.

10. புகைக்கீல் கற்கலவை கலவைகளின் பல்வேறு தன்மைகளின் உட்புகு திறன் வரம்பு பற்றி ஆராய்தல்.

11. நெடுஞ்சாலைத் தளங்களின் மேற்பரப்பு நயம் பற்றிய ஆய்வு.

12. சாலை பாலத்தில் தளங்களில் தேய்வாகும் மேல் அமைப்புக் கற்கலவைத் தளத்தில் பொருத்த விகிதங்களை ஆய்தல்.

13. கற்கலவையில் கடல்நீர் கலப்பதால் ஏற்படும் விளைவுகள் குறித்து ஆராய்தல்.
14. தளத்தில் கற்கலவை அமைத்தலில் சிர்படுத்தும்முறை கண்டுபிடிப்பது பற்றி ஆய்வு.
15. சாலை விபத்துக்கள் பற்றி ஆராய்தல்.
16. சாலைகளில் ஓட்டுதற்குரிய தரம் பற்றி ஆராய்தல்.
17. நகர்ப்புறச் சாலைகளிலும் கிராமச் சாலைகளிலும் வேகம் குறித்து ஆய்வு.
18. தமிழ்நாட்டில் லாரிகள், கனரக வண்டிகள் போக்கு வரத்து பற்றிய ஆய்வு.
19. நகர்ப்புறத்தில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு திறன் குறித்து ஆய்வு.
20. சாலை சந்திப்புகளில் போக்குவரத்தைச் சீர்படுத்து தல்.

இந்திய அரசுத் திட்டங்கள்.

1. ஆர்-6. “ பெங்களிள்மேன் பீம் திரும்பு ” முறையைப் பயன்படுத்தி தற்போதுள்ள நெகிழ்வு தளங்களில் கட்டுமான மதிப்பீடு செய்தல்.
2. ஆர்-8. நெகிழ்வு தளங்களுக்கு நிலக்கீல் மேற்பரப்பு வகைகளை தேர்வு செய்யும் நெறிமுறைகள்.
3. ஆர்-9. உப்புத் தன்மையுள்ள களிமண் பகுதிகளில் சாலைகள் அமைப்பதற்காகக் கோட்பாடுகள் வகுத்தல்.
4. ஆர்-16. சாலைகள் பராமரிப்பதற்காக குறிப்பிட்ட தளங்களைப் பல்வேறு சூழ்நிலைகளின் கீழ் நிர்ணயிப்பதற் காக அவைகளின் பராமரிப்புச் செலவுகளைப் பற்றி ஆராய்ந்து அதன்படி வரைமுறை செய்தல்.

இணைப்பு—9 ஆ:

புதிய திட்டங்கள்.

1. கற்கலவை கட்டுமானங்களைப் பழுதுபார்க்கப் பயன்படும் பொருள்கள் குறித்து ஆராய்தல்.

2. ஆர்-44. இரண்டாம் நிலைச் சாலைகளில் போக்குவரத்து மாதிரி பற்றியது.

3. பாலத்தின் மேல் தளங்களில் வெப்பம் பகிர்வு பற்றிய நீண்டகால ஆய்வு.



இணைப்பு - 10,

தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சித் திட்டப் பணிகளின் விவரங்கள்.

வரிசை எண் மற்றும் நகரத்தின் பெயர்.	பணியின் பெயர்.	நிர்வாக ஒப்புதல் தொகை (ரூபாய் இலட்சத் தில்).	தொழில் நுட்ப அங்கீ காரம். (ரூபாய் இலட்சத் தில்).	பணியின் முன்னேற்ற விவரம்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1 சென்னை	உள்வட்டச்சாலை கி.மீ. 0.10 முதல் 4/475 வரை நான்கு வழித்தடமாக அகலப்படுத்துதல்.	400	440	பணி நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது.
2 சென்னை	உள்வட்டச்சாலை கி.மீ. 4/475 முதல் 8/615 வரை நான்கு வழித்தட மாக அகலப்படுத்துதல்.	300	330	பணி நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது.
3 சென்னை	உள்வட்டச்சாலை கி.மீ. 8/615 முதல் 11/720 வரை நான்கு வழித்தட மாக அகலப்படுத்துதல்.	258	283.80	பணி நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது.

4 சென்னை

தே. நெ. 45-இல் கி.மீ.
12/4 முதல் 15/4 வரை
ஆறு வழித்தடமாக அக
லப்படுத்துதல். மற்றும்
தற்போதைய தளத்தை
உறுதிப்படுத்துதல்.

390

429

பணி நடைபெற்றுக்
கொண்டு இருக்கிறது

5 சென்னை

உள் வட்டச்சாலை வட
பகுதியை கி.மீ. 17/5
முதல் 25/6 வரை நீட்
டித்து திருவொற்றி
யூர், பொன்னேரி/பஞ்
செட்டி சாலை கி.மீ.
5/2 இணைத்து மேற்
படி திருவொற்றியூர்-
பொன்னேரி-பஞ்செட்டி
சாலை கி.மீ. 5.12-4/6
மேம்பாடு செய்தல்.

640

மதிப்பீடு தயாரிக்கப்
படுகிறது.

6 சென்னை

திருவொற்றியூர்-பொன்
னேரி பஞ்செட்டி
சாலையில் கி.மீ. 4/6-ல்
பிரிந்து எண்ணூர் விரைவு
பாதை சாலையில் 1310-ல்
போய்சேரும் மணலி
எண்ணெய் சுத்தி
கரிப்பு சாலையை
அகலப்படுத்தி உறுதி
செய்தல்.

250

மதிப்பீடு தயாரிக்கப்
படுகிறது.

1990 மே 21

இணைப்புகள்

527

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
7 சென்னை	குவம் ஆற்றின் குறுக்கே கட்டப்பட்டுள்ள மூன்று பாலங்களை மேம் பாடு செய்தல்.	255	..	மதிப்பீடு தயாரிக்கப் படுகிறது.
8 கோயம்புத்தூர்	‘கிராஸ்கட் சாலை, கி.மீ. 0/6 முதல் 1/6 வரை யிலும், 100 டி.டி சாலை கி.மீ. 0/0—1/2 வரை யிலும் மற்றும் கிழக்கு மேற்கு பவர் ஹவுஸ் சாலையையும் மேம் பாடு செய்தல்.	140	..	0/2-இல் சாலை மேம் பாலம் பணியுடன் சேர்ந்து பணி துவங் கப்படும்.
9 கோயம்புத்தூர்	‘கிராஸ்கட்’ சாலையில் கி.மீ. 0/2இல் ஒரு சாலை மேம்பாலம் கட்டுதல்.	800	..	திட்ட ஆய்வு அறிக் கைக்கு அங்கோரம் எதிர் பார்க்கப்படு கிறது.
10 கோயம்புத்தூர்	பெரிய கடை வீதி, ஸ்டேட் வங்கி சாலை, ஆஸ்பத் திரி சாலை ஆகிய சாலைகள் சந்திக்கும் இடத்தில் உள்ள சாலை கீழ்மட்டப் பாலத்தை திரும்ப புதியதாகக் கட்டி சாலைகளை மேம்பாடு செய்தல்.	150	..	இரயில்வே பாலம் மதிப்பீடு சம்பந்த மாக இரயில்வே துறையுடன் கடித போக்குவரத்து நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது.

- 11 மதுரை மதுரை புறவழிச்சாலை 175 192.50 பணி நடைபெற்றுக் கொண்டு இருக்கிறது.
யில் தே. நெ. 7—
சேலம்— மதுரை சாலை
பிரிவில் கி.மீ. 436/85
முதல் 440/73 வரை
இருபுறமும் மிதிவண்டிப்
பாதை மற்றும்
துணைச் சாலைகளும்
அமைத்தல்.
- 12 மதுரை வைகை ஆற்றின் குறுக்கே 120 120 திட்ட ஆய்வு அறிக்
ராஜா மில் சாலைக்கும் கைக்கு அங்கீகாரம்
இடையிலிருந்து தத்த எதிர்பார்க்கப்படு
நேரிக்கும் இடையில் கிறது.
ஒரு பாலம் கட்டுதல்.
- 13 மதுரை .. திண்டுக்கல் சாயையில் 525 .. திட்ட ஆய்வு அறிக்
மதுரை ரயில்வே சந் கைக்கு அங்கீகாரம்
திப்பு நிலையம் அருகில் எதிர் பார்க்கப்படு
எல்லிஸ் நகரையும் மதுரை கிறது.
புறவழிச் சாலையையும்
இணைக்கும் வகையில் ஒரு
சாலை மேம்பாலம் கட்டு
தல்.
- 14 மதுரை — வைகை ஆற்றின் குறுக்கே 370 .. திட்ட ஆய்வு அறிக்
அண்ணாநகர் 80 அடி கைக்கு அங்கீகாரம்
சாலையையும் காமராஜர் எதிர் பார்க்கப்படு
சாலையையும் இணைக்க கிறது.
கும் சாலையில் ஒரு மேல்
கட்டப் பாலம் கட்டுதல்.

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
15 திருச்சிராப்பள்ளி	புதுக்கோட்டை சாலை கி.மீ. 50/6 முதல் 56/2 வரை மேம்பாடு செய்தல் மற் றும் மூன்று சாலை மேம் பாலங்களை திரும்பக் கட்டுதல்.	610	350	இரயில்வே துறை இரண்டு சாலை மேம்ப பாலங்கள் திரும்பக் கட்டும் பணியை துவக்கியுள்ளது. சாலைப் பணிக்கு ஒப்பந்தப் புள்ளிகள் ஒப்புதல் அரசிடம் இருந்து எதிர் பார்க் கப்படுகிறது.
16 திருச்சிராப்பள்ளி	“சாலை” ரோட்டையும் கரூர் புறவழிச் சாலை யையும் இணைக்கும் சாலை அமைத்தல்.	350	..	திட்ட ஆய்வு அறிக் கைக்கு அங்கீகாரம் எதிர் பார்க் கப்படு கிறது.
17 திருநெல்வேலி	மதுரை கன்னியாகுமாரி சாலை (தே. நெ. 7) கி. மீ. 146/4-ல் பிரிந்து கி. மீ. 155/8-ல் போய் சேரும். திருநெல்வேலி புறவழிச் சாலை அமைத்தல்.	500	550	பணி நடைபெற்று கொண்டு இருக்கி றது.